



**KARAKTERISTIK DAN POLA PERGERAKAN PENDUDUK
KOTA BATAM DAN HUBUNGANNYA DENGAN
PERKEMBANGAN WILAYAH HINTERLAND**

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Program Magister Teknik Sipil**

Oleh

IMAM SETIYOHADI

NIM. L4A002058

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG
2008**

**KARAKTERISTIK DAN POLA PERGERAKAN PENDUDUK
KOTA BATAM DAN HUBUNGANNYA DENGAN
PERKEMBANGAN WILAYAH HINTERLAND**

Di susun Oleh
Imam Setiyohadi
L4A002058

Dipertahankan di depan Tim Penguji pada tanggal :
19 Januari 2008

Tesis ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan untuk
Memperoleh gelar Magister Teknik Sipil

Tim Penguji

1. DR. Ir. Bambang Riyanto, DEA	(Ketua)	:
2. Ir. Ismiyati, MS	(Sekretaris)	:
3. Ir. Y.I Wicaksono, MS	(Anggota 1)	:
4. Kami Hari Basuki, ST, MT	(Anggota 2)	:

Semarang, 2008
Universitas Diponegoro
Program Pascasarjana
Magister Teknik Sipil
Ketua,

DR. Ir. Suripin, MEng
NIP.131668511

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan tesis dengan judul Karakteristik dan Pola Pergerakan Penduduk Kota Batam dan Hubungannya dengan Perkembangan dengan Wilayah Hinterland.

Adapun maksud dan tujuan dari tesis ini adalah sebagai salah satu persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan Tingkat Magister pada Program Magister Teknik Sipil .konsentrasi Transportasi di Universitas Diponegoro Semarang.

Dalam penulisan tesis ini, penulis banyak mendapat bimbingan dan arahan dari dosen pembimbing Yang penulis sadar tanpa segala masukan dan bimbingannya tidak akan terselesaikan dengan baik. Atas segala bantuan tersebut, penulis mengucapkan terima kasih, Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. DR. Ir. Suripin MEng, Sebagai Ketua Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil
2. DR. Ir. Bambang Riyanto , DEA sebagai Dosen Pembimbing I
3. Ir. Ismiyati , MS sebagai Dosen Pembimbing II
4. Ir. Y I Wicaksono MS sebagai Dosen Pembahas I
5. Bapak Kami Hari Basuki ST, MT sebagai Dosen Pembahas II
6. Papa dan Ibu yang telah memberikan dorongan moril dan materiil
7. Istri dan anakku yang tercinta, yang selalu memberikan semangat dan motivasi
8. Penduduk Kecamatan Nongsa, Sekupang, Sei Beduk dan Lubuk Baja
9. Pemerintah Kota Kota Batam dan Otorita Batam
- 10.Rekan-rekan mahasiswa Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro Semarang

Dengan segala keterbatasan dan kekurangan penulis, harapan tulisan ini dapat bermanfaat bagi perkembangan penelitian selanjutnya.

Penyusun

Imam Setiyohadi

ABSTRAK

Kedudukan kota Batam (P. Batam) sebagai pusat pengembangan industri, perkembangannya cukup pesat di segala bidang terutama disektor industri. dengan penyebaran penduduk yang tidak merata sehingga menyebabkan kepadatan penduduk di daerah bervariasi dimana sebagian besar berdomisili di Pulau Batam.

Di daerah *hinterland* yang mempunyai karakteristik kepulauan, pola permukiman pada umumnya mengelompok berupa perkampungan nelayan tradisional yang berada di tepian pantai dan sebagian besar rumah semi permanen. dengan aktivitas penduduk banyak dilakukan diluar wilayah desa seperti penangkapan ikan di laut, dan lain sebagainya. Dengan berbagai sarana dan prasarana yang sangat terbatas, alat transportasi yang di gunakan sehari-hari menggunakan kapal motor/ Pancung. Kondisi ini sangat jauh berbeda yang berada di Pulau Batam sendiri, ada perbedaan yang sangat mencolok seperti kondisi sosial ekonomi masyarakat, lingkungan permukiman dan lain-lain.

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui alasan pemilihan hunian di daerah pinggiran dan untuk mengetahui karakteristik pola pergerakan penduduknya sesuai dengan wilayah studi yaitu di Pulau Batam.

Dalam penelitian ini menggunakan sampel, metode pengambilan sampel adalah *sample random proporsional*. Yaitu pengambilan sample yang dilakukan secara acak dari lokasi kecamatan yang diamati dengan memperhatikan golongan ekonomi yaitu golongan ekonomi lemah, golongan menengah dan golongan ekonomi atas, sedangkan untuk menganalisa data menggunakan analisa klasifikasi silang

Dari hasil analisa diketahui bahwa orang memilih di daerah pinggiran dikarenakan daerah industri ,yaitu untuk mendekatkan dengan tempat kerja dan faktor karena harga rumah/tanah/sewa relatif lebih murah, sedang penduduk yang memilih tinggal di pusat kota karena ingin meningkatkan taraf hidup dengan membuka usaha/strategis untuk membuka usaha.

Tujuan perjalanan penduduk di daerah pinggiran sebagian besar di wilayahnya masing-masing hal ini karena hampir meratanya kegiatan-kegiatan sektor industri di setiap wilayah kota Batam dan selebihnya menyebar ke berbagai wilayah di P. Batam. serta sebagian kecil menyebar dikepulauan sekitar Pulau Batam. Seperti halnya Penduduk di Nongsa sebanyak 23 % sebaran pergerakannya menuju ke industri Kabil dan menuju pusat kota (Nagoya) 12 %.hal ini berbeda dengan Penduduk di Kecamatan Sekupang sebanyak 29 % di wilayah Sekupang , Disamping itu tujuan perjalanan yang lain ke luar pulau Batam yaitu dikepulauan sekitar Pulau Batam yang terdapat pusat kegiatan industri sebanyak 2 %,Sedangkan penduduk Sei Beduk sebanyak 29 % menuju ke daerah Muka Kuning dan menuju ke Batam Centre 14 %.Demikian halnya penduduk di Kecamatan Lubuk Baja (pusat kota) sebanyak 32% menuju ke Nagoya sebagai pusat CBD.

Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan, penduduk di daerah pinggiran seperti di daerah pinggiran Nongsa dan Sekupang cenderung lebih menggunakan kendaraan pribadi karena dinilai lebih aman,nyaman, namun ada hal yang berbeda di Sekupang sebanyak 2 % mereka menggunakan moda perahu motor/pompong, bagi mereka yang bekerja di kepulauan sekitar Pulau Batam. Bahwa pengguna kendaraan pribadi di Nongsa seperti motor mencapai 36 %, sedang pengguna angkutan umum sebesar 32 %.sedangkan di Sekupang pengguna mobil sebesar 35 %. Hal ini berbeda dengan penduduk di Kecamatan Sei Beduk mereka lebih banyak menggunakan angkutan umum dalam melakukan perjalanan yaitu

sebanyak 42 %, hal ini karena sarana dan prasarana yang memadai seperti jalan dan angkutan umumnya. dan yang menggunakan kendaraan pribadi mobil mencapai 34 %.

Dari jarak perjalanan yang di tempuh masing-masing penduduk di wilayah tersebut baik Penduduk di Kecamatan Nongsa dan Sekupang sebagian besar menempuh perjalanan rata-rata 5 – 10 km 42 %, Dengan waktu tempuh rata-rata 20-30 menit .

Hal ini berbeda yang dilakukan penduduk di Sei Beduk sebanyak 45 % jarak yang di tempuh 1 -5 km hal ini karena lokasi bekerja mereka relatif tidak jauh dari tempat tinggal.dengan waktu tempuh rata-rata 10 menit.

Sedangkan Penduduk yang berada di pusat kota(Kec Lubuk Baja) moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan sebagian besar menggunakan mobil (43 %) dengan alasan merasa lebih nyaman,aman dan mobilitas mereka cukup tinggi. sedang pengguna angkutan umum sebesar (31 %) sebagian besar menempuh jarak 1 – 5 km (52 %) hingga 5 – 10 km (27 %) dengan waktu tempuh rata-rata (10 menit) sampai dengan (20-30 menit).

Kata Kunci, Sampel, Wilayah Hinterland,Karakteristik Perjalanan

ABSTRAK

Batam Island's role as an industrial development center causes fast-paced growth in many sectors with an uneven inhabitant distribution. With most people inhabit the Batam city.

The *hinterland* area is characterised by islands and housing pattern of community clusters in the form of fishermen's neighborhood along the coastal region with most of the houses are semi-permanent buildings. Most of people's activities there are consisted of fishing. With limited infrastructure, the mode of transportation used in between the many islands there is with motor boats (Pancung). This is very much in contrast with the condition down the Batam City, in terms of its socio-economic, housing and other aspects.

This research is aimed at figuring out the reason as to why people prefer to have their house located in rural areas and finding out the characteristic pattern of people's movement around the Batam Island.

Samples were taken using the *sample random proporsional* method. Samples were taken randomly from many districts with a proper ratio of people from weak, middle and upper class economic strata. The data were then analyzed with cross classification.

Results show that people chose rural areas because that where the industrial locations are so that it is closer for them to go to work, and the housin price or rent there are relatively cheaper too. Whereas people who chose to live in the Batam City do so because they want to improve their livelihood by opening up alternative businesses other than working within the industry.

People's traveling destination is in and around the rural areas because it is where the industries are located evenly and the rest of them travel to the areas surrounding Batam Island. Such as people of Nongsa, 23% of the travel to the Kabil industrial area, and 12% of them go to the city center (Nagoya). In contrast, people of the Sekupang District, 29% of them travel only in and around Sekupang area. Other than that only 2% of Batam inhabitants travel to the islands surrounding Batam Island. Whereas for the people of Sei Beduk, 29% of them go to Muka Kuning and 14% of them to the city center. And for the people of Lubuk Baja District, 32% of them go to the city center (Nagoya), because it is actually the CBD center.

The type of transportation used by people in rural areas are mostly private vehicles because they are thought to be more comfortable and safe, as is the case for Nongsa and Sekupang. Nonetheless, 2% of Sekupang inhabitants use motor boats to travel to the islands surrounding Batam Island. In Nongsa, 36% of the people use motorcycle, public transportation account for 32%, and in Sekupang car owners are around 35%. Contrary, the people of Sei Beduk are mostly using public transportation, 42%, due to the already availabel public road and vehicles and only 34% use cars.

As for the distance covered by those people, Nongsa and Sekupang residents are 42% cover around 5-10 Km with a travel time of 20-30 minutes a day.

Whereas the people of Sei Beduk, 45% of them only cover 105 km in around 10 minutes a day due to the proximity of their living place with the industrial location.

On the other hand, Lubuk Baja (city center) people are 43% using cars, for the are much more comfortable and allow them to have higher mobility. And only 31% of the inhabitants there use public transportation. Most of the people there cover 1-5 km (52%) to 5-10 km (27%) a day with a travel time of around 10 to 20-30 minutes.

Keywords: Sample, Hinterland Area, Travelling Characteristic

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
ABSTRAK	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR GRAFIK	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Subtansi Penelitian	10
1.4 Tujuan Dan Manfaat Penelitian	13
1.4.1 Tujuan	13
1.4.2 Manfaat Penelitian	13
1.5 Batasan Masalah	14
1.6 Sistimatika Penulisan	14
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	16
2.1 Karakteristik Pola Pergerakan	16
2.2 Bangkitan dan tarikan lalu lintas	17
2.3 Tata Guna Lahan dan transportasi	19
2.4 Klasifikasi Pergerakan	20
2.4.1 Berdasarkan Tujuan Pergerakan	20
2.4.2 Berdasarkan waktu	21
2.4.3 Berdasarkan Jenis Orang	21
2.5 Faktor yang mempengaruhi	21

2.6 Fluktuasi Pergerakan	21
2.7 Faktor-faktor Yang mempengaruhi Pemilihan Moda	22
2.8 Permasalahan Transportasi	23
2.9 Perencanaan Transportasi	23
2.9.1 Konsep Perencanaan Transportasi	24
2.9.2 Perencanaan Kota dan Perencanaan Transportasi	25
2.10 Pengujian statistik	26
2.10.1 Analisis kategori atau klasifikasi silang	26
2.10.2 Korelasi	28
2.11 Penelitian sejenis	29
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	31
Uraian Umum	31
Topik Penelitian	31
Survei pendahuluan	33
Menentukan Ukuran sample	34
Coding dan editing	35
Analisis dan Pembahasan	36
Output	36
BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA	37
4.1. Diskripsi wilayah studi	37
4.1.1 Gambaran umum Kota Batam	37
4.2. Pengumpulan data	52
4.3 Karakteristik wilayah studi	53
4.3.1 Kecamatan Nongsa	53
4.3.2 Hasil Diskripsi	55
4.3.2.1 Lama tinggal penduduk Kecamatan Nongsa	56
4.3.2.2 Daerah Asal Responden	56
4.3.2.3 Status rumah yang di tempati	57
4.3.2.4 Alasan Memilih tempat Tinggal	57
4.3.2.5 Luas bangunan yang di tempati	58
4.3.2.6 Jenis Bangunan yang di tempati	58
4.3.2.7 Jumlah anggota keluarga .	59
4.3.2.8 Tingkat pendidikan anggota keluarga	60
4.3.2.9 Jenis pekerjaan penduduk	60

4.3.2.10	Jumlah pendapatan perbulan	61
4.3.2.11	Jumlah kepemilikan seperda motor .	61
4.3.2.12	Jumlah kepemilikan mobil	62
4.3.2.13	Maksud perjalanan sehari-hari utama	62
4.3.2.14	Jarak dari tempat bekerja /sekolah	63
4.3.2.15	Lama waktu perjalanan ke tempat kerja/sekolah	63
4.3.2.16	Moda yang digunakan	64
4.3.2.17	Alasan Menggunakan kendaraan pribadi	64
4.3.2.18	Biaya transportasi	65
4.3.3	Kecamatan Sekupang .	66
4.3.3.1	Lama tinggal penduduk Kecamatan Sekupang	67
4.3.3.2	Daerah Asal Responden	68
4.3.3.4	Status rumah yang di tempati .	69
4.3.3.5	Alasan Memilih tempat Tinggal	69
4.3.3.6	Luas bangunan yang di tempati	70
4.3.3.7	Jenis Bangunan yang di tempati	70
4.3.3.8	Jumlah anggota keluarga	71
4.3.3.9	Tingkat pendidikan anggota keluarga	71
4.3.3.10	Jenis pekerjaan penduduk	72
4.3.3.11	Jumlah pendapatan perbulan	73
4.3.3.12	Jumlah kepemilikan seperda motor	73
4.3.3.13	Jumlah kepemilikan mobil	74
4.3.3.14	Maksud perjalanan sehari-hari utama	75
4.3.3.15	Jarak dari tempat bekerja /sekolah	75
4.3.3.16	Lama waktu perjalanan ke tempat kerja/sekolah	75
4.3.3.17	Moda yang digunakan	76
4.3.3.18	Alasan Menggunakan kendaraan pribadi	76
4.3.3.19	Biaya transportasi	77
4.3.4	Kecamatan Sei Beduk	78
4.3.4.1	Lama tinggal penduduk Kecamatan Sei Beduk	79
4.3.4.2	Daerah Asal Responden	80
4.3.4.3	Status rumah yang di tempati	80
4.3.4.4	Alasan Memilih tempat Tinggal	81
4.3.4.5	Luas bangunan yang di tempati	82

4.3.4.6	Jenis Bangunan yang di tempati	82
4.3.4.7	Jumlah anggota keluarga	83
4.3.4.8	Tingkat pendidikan anggota keluarga	83
4.3.4.9	Jenis pekerjaan penduduk	84
4.3.4.10	Jumlah pendapatan perbulan	85
4.3.4.11	Jumlah kepemilikan seperda motor	85
4.3.4.12	Jumlah kepemilikan mobil	86
4.3.4.13	Maksud perjalanan sehari-hari utama	86
4.3.4.14	Jarak dari tempat bekerja /sekolah	87
4.3.4.15	Lama waktu perjalanan ke tempat kerja/sekolah	87
4.3.4.16	Moda yang digunakan	88
4.3.4.17	Alasan Menggunakan kendaraan pribadi	88
4.3.4.18	Biaya transportasi	89
4.3.5	Kecamatan Lubuk Baja	90
4.3.5.1	Lama tinggal penduduk Kecamatan Lubuk Baja	92
4.3.5.2	Daerah Asal Responden	92
4.3.5.3	Alasan Kepindahan	93
4.3.5.4	Status rumah yang di tempati	93
4.3.5.5	Alasan Memilih tempat Tinggal	93
4.3.5.6	Luas bangunan yang di tempati	94
4.3.5.7	Jenis Bangunan yang di tempati	95
4.3.5.8	Jumlah anggota keluarga	95
4.3.5.9	Tingkat pendidikan anggota keluarga	96
4.3.5.10	Jenis pekerjaan penduduk	96
4.3.5.11	Jumlah pendapatan perbulan	97
4.3.5.12	Jumlah kepemilikan seperda motor	97
4.3.5.13	Jumlah kepemilikan mobil	98
4.3.5.14	Maksud perjalanan sehari-hari utama	98
4.3.5.15	Jarak dari tempat bekerja /sekolah	99
4.3.5.16	Lama waktu perjalanan ke tempat kerja/sekolah	99
4.3.5.17	Moda yang digunakan	
	100	
4.3.5.18	Alasan Menggunakan kendaraan pribadi	
	101	

4.3.5.19 Biaya transportasi

101

BAB V ANALISA DAN PEMBAHASAN

102

5.1 Karakteristik Sosial Ekonomi Wilayah Studi	102
5.2 Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Daerah Pinggiran/ <i>Hinterland</i> Kota Batam	102
5.3 Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Pusat Kota	105
5.3.1 Tabel Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Daerah Pinggiran/ <i>Hinterland</i> Kota Batam dan Penduduk di Pusat Kota	106
5.4. Karakteristik Pola Perjalanan Penduduk wilayah <i>Hinterland</i>	115
5.5. Karakteristik Pola Perjalanan Penduduk Pusat Kota	120
5.6. Analisa Pola Perjalanan Transportasi Penduduk	122
5.6.1. Jumlah pendapatan, kepemilikan Kendaraan di masing-masing wilayah studi.	128
5.6.2. Jumlah pendapatan, kepemilikan Kendaraan Mobil	130
5.6.3. Alasan Pemilihan Hunian, Jarak ke Tempat Kerja dan Lama Waktu Perjalanan bagi Penduduk di tiap-tiap Wilayah Studi.	133
5.6.4. Hubungan Moda yang digunakan dan Biaya Transportasi Bagi Penduduk di Masing- Masing Wilayah Studi	137

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

141

6.1. Kesimpulan	141
6.2 Saran	144

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 . Latar Belakang

Pertumbuhan perekonomian dan industri yang terus berkembang dari tahun ke tahun di pulau Batam menuntut kesiapan prasarana perhubungan. Oleh karena sarana dan prasarana transportasi merupakan bagian yang sangat penting di dalam menunjang kegiatan perekonomian wilayah Batam. Ketersediaan prasarana dan sarana perhubungan terutama jaringan jalan yang memadai akan sangat menentukan kinerja distribusi barang maupun jasa dari dan ke wilayah tersebut.

Kota Batam adalah salah satu kota yang berada di Propinsi Kepulauan Riau, dan terletak di wilayah pengembangan segitiga Singapura - Johor - Riau (SIJORI) yang merupakan kawasan yang secara khusus dikembangkan untuk *industri, alih kapal, dan pariwisata*.

Strategi dan kebijakan dalam pengembangan daerah *hinterland* secara umum adalah pembangunan dan penyediaan infrastruktur dasar yang dapat mendorong tumbuhnya kegiatan ekonomi yang kelak akan membawa kesejahteraan bagi penduduknya. Di daerah *hinterland* yang mempunyai karakteristik kepulauan, pola permukiman pada umumnya bersifat desa/kelurahan berupa perkampungan nelayan tradisional dengan aktifitas ekonomi penduduk banyak dilakukan di luar wilayah desa seperti penangkapan ikan di laut, bekerja di kota dan sebagainya. Dengan demikian pendekatan pengembangan infrastruktur daerah *hinterland* Kota Batam berbasiskan Pengembangan infrastruktur kawasan.

Dalam Pengembangan kawasan khususnya permukiman di daerah *hinterland*, diperlukan suatu justifikasi dimana persoalan jalan, transportasi pengangkutan menjadi kendala klasik. Ini menjadi dasar utama dalam menciptakan interaksi perkembangan kawasan perkotaan dan kawasan *hinterland*.

Dengan adanya perkembangan penduduk Kota Batam yang pesat, menyebabkan kebutuhan perumahan sebagai kebutuhan pokok juga meningkat. Hal ini menjadi salah satu penyebab dibangunnya berbagai kawasan perumahan di Kota Batam oleh Pengembang-pengembang perumahan/Developer. Pengembangan kawasan perumahan

atau permukiman sekarang ini bergeser dari daerah kota ke daerah pinggiran kota / *hinterland*.

Dampak lain dari pertumbuhan Pulau Batam adalah adanya arus migrasi dan tumbuhnya rumah-rumah liar (ruli). Ruli-ruli tersebut tumbuh terutama akibat kemampuan ekonomi finansial dari sebagian migran yang rendah sehingga menyebabkan mereka tidak memiliki kemampuan cukup untuk mendapatkan fasilitas bermukim secara formal. Ruli yang cenderung tumbuh meluas pada skala lingkungan telah banyak menempati kawasan-kawasan yang semestinya berfungsi lindung.

Bila dibandingkan dengan wilayah di kepulauan perkembangan jumlah penduduk di kecamatan Pulau Batam jauh lebih tinggi terutama di kecamatan pusat pengembangan kegiatan perkotaan. Kondisi ini muncul karena perkembangan kegiatan budaya perkotaan di wilayah Pulau Batam yang menyerap lapangan pekerjaan dan sehingga memiliki daya tarik penduduk untuk tinggal di pulau Batam. Sedangkan kondisi di wilayah kepulauan (Kecamatan Belakang Padang, Kecamatan Galang, Kecamatan Bulang) masih didominasi kegiatan non budaya dan budaya pedesaan.

Untuk mendapatkan tempat tinggal di pusat kota saat ini sangatlah sulit tentu karena faktor harga yang relatif mahal, maka bagi penduduk golongan menengah ke bawah solusinya adalah mencari tempat tinggal di daerah pinggiran kota.

Teori model Harris Ullman menyebutkan bahwa zona tempat tinggal di daerah pinggiran membentuk komunitas tersendiri dalam artian lokasinya. Penduduk disini sebagian besar bekerja di pusat-pusat kota dan zone ini semata-mata digunakan untuk tempat tinggal. Walaupun demikian semakin lama akan semakin berkembang dan menarik fungsi-fungsi lain juga. Seperti pusat perbelanjaan, perkantoran dan sebagainya dan proses perkembangan akan serupa dengan kota yang sudah ada.

Perumahan dan fasilitas umum

Perencanaan wilayah Bareleng dipengaruhi oleh pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan penduduk. Faktor penduduk merupakan *variable* yang cukup berpengaruh terhadap peningkatan jumlah rumah dan lahan perumahan di Pulau Batam. Kondisi eksisting perumahan di Pulau Batam terdiri dari perumahan resmi dan perumahan liar. Sebaran rumah resmi terbesar terletak di Kecamatan Batu Ampar (73 %) , data tahun 1998 dari Otorita Batam. Selain perumahan resmi di Pulau Batam terdapat pula perumahan liar yang dikenal dengan istilah Ruli. Yang dimaksud perumahan liar adalah rumah atau sekelompok rumah (termasuk atau tidak termasuk

fasilitas umum, sosial maupun infrastruktur), yang dibangun sendiri maupun secara kolektif dilahan area yang tidak sesuai dengan peruntukan yang telah ditetapkan dalam master plan dan tidak memiliki ijin mendirikan bangunan (IMB). Di Pulau Batam, ruli ini tumbuh dengan pesatnya di atas bidang tanah yang tidak dialokasikan untuk perumahan maupun bangunan fisik seperti hutan lindung, daerah hijau. Jumlah Ruli menunjukkan peningkatan yang semula 12.000 unit sekarang menjadi 25.964 unit yang tersebar di 65 lokasi. Fasilitas umum yang ada menyebar di seluruh wilayah, fasilitas umum berupa, sarana peribadatan, sarana kesehatan, sarana pendidikan umum dan khusus, dan fasilitas sosial.

Perkembangan industri properti di Pulau Batam, banyaknya pengembang-pengembang kawasan Pulau Batam seperti pembangunan perumahan, perkantoran swasta/ pemerintah, pusat perbelanjaan/perdagangan dan industri membantu perkembangan di wilayah distrik-distrik/kawasan-kawasan yang kurang ramai di Pulau Batam, hal ini untuk pemerataan penyebaran penduduk agar tidak terkonsentrasi kegiatannya di pusat kota saja.

Pengembangan kawasan perumahan sekarang mengarah ke pingiran kota/sub wilayah pengembangan seperti di Kecamatan Nongsa, Para pengembang perumahan dari Arsikon Group, PT Sapphire Cahaya Prima, PT Widya Cipta Fortuna, PT Dwi Mitra Sukses, Jababa Group, PT Cipta Prima, dan lain-lain mereka membuka lahan baru untuk dijadikan kawasan perumahan dan pertokoan.

Tipe perumahan yang ada disesuaikan dengan ukuran taraf hidup masyarakat Pulau Batam, baik lapisan bawah, menengah, dan lapisan masyarakat atas dengan harga yang bervariasi meliputi, tipe rumah T.21, T36, T36+ ,T45 ,T60 ,T65 ,T90 ,T120 ,T200 ,T300. Kawasan perumahan itu banyak yang memiliki akses langsung menuju jalan utama. hal ini yang sangat menarik dari perkembangan property di Pulau Batam, disamping dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penghuninya, tak sekedar untuk berteduh. Disain dan luas bangunan pun berperan dalam menciptakan sebuah kenyamanan dan keamanan yang optimal, disamping penataan lingkungan yang baik. Semua akses sangat mudah di capai, dengan dibangunnya sarana/prasarana jalan oleh pemerintah maupun swasta.

Urban Arsitek (Perkembangan kawasan urban saat ini)

Batam adalah suatu pulau dengan tingkat pertumbuhan dan perkembangan di hampir segala bidang, kondisi ini memiliki pengaruh di dalam pertumbuhan kawasan-kawasan urbannya.

Secara umum Pulau Batam memiliki beberapa pusat kegiatan urban (kota) yang tersebar di beberapa area yang di hubungkan dengan jalan besar atau utama. diantara pusat - pusat kegiatan urban yang menonjol yaitu Batam Centre dan Nagoya. pada saat ini berbagai macam kegiatan seperti komersil, industri, pariwisata dan permukiman memiliki area pengembangan masing-masing, walaupun ada juga yang tersebar atau tidak terkonsentrasi pada wilayah khusus tersebut. Bagian-bagian kegiatan tersebut pada umumnya tidak memiliki batas yang jelas antara satu dengan lainnya. Pola pengembangan yang terjadi ini timbul karena adanya konsesi-konsesi lahan yang telah dibuka tetapi belum semuanya dikembangkan.

A. Daerah komersil/pusat-pusat kegiatan

Daerah komersil ini masuk dalam penataan kawasan pariwisata pusat kota.

a. Batam centre

Wilayah Batam Centre diperuntukan bagi CBD dengan ditunjang oleh kegiatan campuran seperti restoran, hiburan, permukiman, dan perkantoran

b. Nagoya

Wilayah Nagoya yang lebih hidup kegiatan utama adalah komersil dan campuran dengan ditunjang oleh permukiman yang tersebar merata disekitarnya. kondisi ini diperkuat dengan pola penataan bangunan yang relatif dekat antar satu dengan yang lainnya, sehingga memudahkan bagi pengunjung untuk mencapainya. Secara umum keberhasilan Nagoya sebagai suatu kawasan komersil adalah karena tumbuh secara alami dengan pola orientasi pedestrian.

B. Daerah industri

Daerah industri di Pulau Batam ini tersebar dibeberapa wilayah yakni Sekupang, Kabil, Batu Ampar, dan Muka Kuning. Wilayah Kabil diperuntukan bagi industri berat, sedangkan wilayah Batu Ampar diperuntukan bagi industri yang berhubungan dengan perminyakan, pada kenyataannya area Batu Ampar cukup padat berisi kegiatan industri. Muka Kuning diperuntukan industri dengan tingkat pencemaran sangat rendah. dibandingkan dengan wilayah industri lainnya wilayah Batamindo-Muka Kuning ini paling baik. Penataan blok massa bangunan, zoning, sirkulasi transportasi, dan penataan lingkungan sangat baik.

C. Daerah Permukiman

Secara umum Pulau Batam telah memiliki berbagai jenis /tipe perumahan yang dapat mengakomodasi kebutuhan penduduknya. Tipe perumahan yang ada disesuaikan dengan ukuran taraf hidup masyarakat Batam, baik lapisan bawah, menengah, dan lapisan masyarakat atas dengan harga yang bervariasi meliputi, tipe rumah T.21, T36, T36+ ,T45 ,T60 ,T65 ,T90 ,T120 ,T200 ,T300. Kawasan perumahan itu banyak yang memiliki akses langsung menuju jalan utama Sehingga menimbulkan keluhan dari pihak transportasi Batam, bahwa akan menimbulkan kemacetan dan kekacauan lalu lintas di jalan utama tersebut.

Dalam rencana distribusi unit perumahan di Pulau Batam tahun 2006, disrtibusi unit perumahan direncanakan sebanyak 225.220 unit yang disesuaikan dengan distribusi penduduk yaitu 4.55 per unit. luas lantai bangunan perumahan total yang direncanakan sebesar 6.581.541 m² dan luas lahan perumahan total sebesar 36.458.033 m². jika pembangunan tanpa strategi *multy storey* tidak digunakan, akan memerlukan luas lahan total sebesar 78.590.000 m², yang jauh melampaui alokasi lahan.

Bahwa alokasi kebutuhan lahan relatif lebih kecil tahun 1999-2001, dan meningkat pada tahun 2001-2006. ini disebabkan karena permintaan akan guna lahan pertanian mengalami peningkatan cukup besar, pada tahun 2002 meningkat dengan laju pertumbuhan rata-rata 14%, disusul oleh guna lahan jasa sebesar 13% dan pariwisata 6%. Khususnya untuk guna lahan perumahan relatif tidak berubah karena alokasi perumahan yang ada telah jauh melebihi kebutuhan lahan perumahan dan mengalami peningkatan pada tahun 2003 rata-rata 6%, untuk guna lahan lainnya relatif mengalami pertumbuhan permintaan kecil yakni 1% untuk industri, dan 1% untuk fasum.

Kecenderungan yang terjadi di kota Batam adalah adanya pola perjalanan yang memusat khususnya perjalanan dari rumah menuju daerah perkantoran, pabrik tempat kerja, dan pusat pelayanan jasa. Hal ini disebabkan perkembangan yang sangat pesat pada pusat kegiatan komersil di tengah kota. Sementara pada kawasan-kawasan permukiman baru yang berkembang di daerah baru kurang mendapatkan pelayanan yang memadai.

Bahwa lebih dari 90 % perjalanan berbasis tempat tinggal artinya mereka memulai perjalanan dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanan kembali kerumah. Oleh karena itu pergerakan antara tempat tinggal

dengan tempat kerja/sekolah akan menambah karakteristik pola pergerakan penduduk. Semakin jauh tempat tinggal dengan tempat aktifitas sehari-hari maka akan semakin menambah beban lalu lintas di jalan akibat adanya akumulasi lalu lintas yang menuju ke pusat kota. Hal ini menyebabkan gangguan pelayanan transportasi antara lain dengan timbulnya kemacetan di beberapa ruas jalan.

1.2 Rumusan Masalah

Kedudukan Kota Batam sebagai pusat pengembangan industri memiliki konsekuensi terhadap tumbuhnya kebutuhan tenaga kerja yang banyak. Hal ini sangat potensial menimbulkan terjadinya peningkatan arus migrasi ke Batam. Jumlah penduduk terus mengalami peningkatan dimana dari hasil sensus penduduk laju pertumbuhan rata-rata pertahunnya selama periode 1990 - 2000 mencapai 12,87 %. Namun sejak diberlakukannya Perda Kota Batam Nomor 2 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan pendaftaran dan pengendalian penduduk dalam daerah kota Batam, laju pertumbuhan penduduk Kota Batam dari tahun 2001 - 2005 menurun menjadi rata-rata sebesar 6 %. Penduduk Kota Batam berdasar tahun 2006 tercatat sebesar 713960 jiwa. dari jumlah penduduk tersebut tersebar di 12 Kecamatan dan 51 Kelurahan, hanya penyebarannya tidak merata sehingga mengakibatkan kepadatan penduduk per km² di daerah bervariasi, dimana jumlah tersebut sebagian besar berdomisili di Pulau Batam yang menempati luas lahan sebesar 415 Km². Kenyataan ini menimbulkan masalah dalam kebutuhan lahan tempat tinggal dan aktivitas lainnya.

Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan fasilitas dan infrastruktur pendukung di Kota Batam seperti prasarana jalan raya sepanjang 807,26 Km, jembatan Barelang sepanjang 2.262 m yang menghubungkan 7 buah pulau dan lain-lainnya, maka perkembangan guna lahan pada beberapa kawasan di Kota Batam telah berkembang menjadi kawasan - kawasan yang produktif, seperti kawasan industri, kawasan wisata, kawasan perdagangan, dan kawasan permukiman. Kondisi ini akan memacu terjadinya peningkatan kebutuhan perumahan atau tempat tinggal serta transportasi untuk mendukung pergerakan antar kawasan tersebut.

Masyarakat Batam yang rata-rata berasal dari luar Kota Batam atau kaum pendatang mereka berasal dari berbagai ragam suku/etnis,serta budaya yang berbeda,

yang sekarang menjadi penduduk Kota Batam karakteristiknya sangat beragam hal ini tampak dalam ciri perumahannya maupun strata sosial, seperti kampung Aceh, kampung Jawa, kampung Bugis, kampung Melayu, kampung Cina dan lain-lain. Dengan adanya perbedaan suku/etnis tersebut mereka saling menghormati tidak mempermasalahkan status asalnya, mereka sudah menjadi satu kesatuan masyarakat Kota Batam sebagai masyarakat yang sopan santun, disiplin, beradab serta berbudaya tinggi. Seiring dengan perkembangan Kota Batam kehidupan mereka sudah membaaur.

Permasalahannya adalah bahwa perkembangan kota Batam yang demikian pesat secara umum orang ingin mendapatkan tempat tinggal yang dekat dengan tempat aktifitas sehari-hari, Tetapi dengan kondisi sekarang dimana tempat tinggal di pusat kota semakin sulit dan mahal sehingga tidak terjangkau bagi kalangan tertentu. Maka sehingga orang mencari alternatif tempat tinggal di daerah pinggiran kota/sub wilayah pengembangan dengan harapan bisa mendapatkan tempat tinggal dengan harga yang relatif lebih murah. Dan bagi mereka yang baru bertempat tinggal di Kota Batam ataupun pasangan-pasangan muda yang belum bekerja (golongan *bridgeheaders*) adalah golongan dengan segala keterbatasannya belum mampu mengangkat dirinya ke jenjang sosial ekonomi yang lebih tinggi. Kemampuan ekonominya belum meningkatkan untuk memiliki rumah sendiri.

Oleh karena itu lokasi pekerjaan pada umumnya terletak di daerah kota maka awalnya mereka lebih senang bertempat tinggal di dekat lokasi kerjanya dengan cara menyewa rumah untuk tempat tinggal, bahkan ada yang bertempat tinggal di ruli (Rumah Liar) Walaupun terkadang dilingkungan permukiman dan lokasi tempat tinggal di bawah standar, hal ini dilakukan dengan maksud supaya pengeluaran untuk transportasi dapat dihemat.

Seiring dengan berjalannya waktu, makin lama makin mapan kehidupannya dalam artian makin meningkat penghasilannya, kemampuan ekonominya pun meningkat sehingga mampu menyisihkan penghasilannya untuk kebutuhan perumahan, sehingga mereka mulai memikirkan untuk memiliki rumah sendiri. Menurut Yunus bagi golongan *bridgeheaders*, Kalau semula mereka memberi prioritas tinggi lokasi tempat tinggal mereka lebih baik prioritas untuk mendapatkan tempat tinggal yang dekat dengan tempat kerja menurun.

Hal ini wajar karena penghasilannya cukup tinggi mereka dapat mengusahakan transport sendiri ke tempat kerja. Untuk memiliki rumah di dekat pusat kota tidak berminat lagi karena dianggap tidak memberi kenyamanan terkait dengan

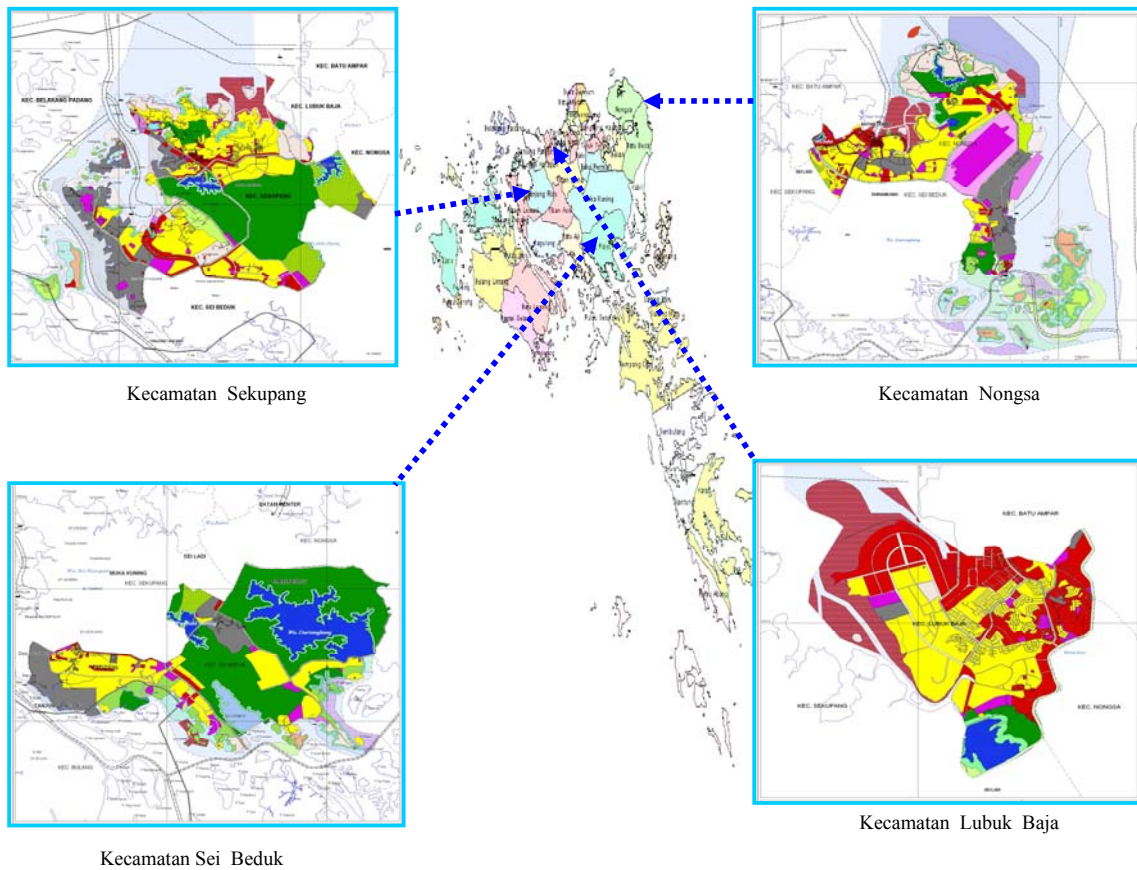
faktor polusi, harga rumah yang mahal, peraturan-peraturan yang membatasi kepadatan penduduk, lalu lintas yang tinggi, dan lain sebagainya. Golongan ini mulai mengalihkan pikiran tempat tinggal di daerah pinggiran kota yang lebih menjanjikan kenyamanan seperti kondisi lingkungan yang masih alami, kepadatan penduduk masih rendah, dan kepadatan lalu lintas masih rendah.

Berdasarkan hal tersebut ketika pemikiran diarah ke masa yang akan datang akan terlihat banyaknya problem yang akan dihadapi seiring dengan perubahan dan perkembangan yang terjadi mengingat kawasan sub wilayah pengembangan, dan *hinterland* kota batam akan berkembang pesat menjadi kawasan yang padat penduduknya, sedang pada sisi lain prasarana jalan perkembangannya sangat kecil yang menyebabkan kinerja jalan cepat mengalami penurunan. Banyak faktor-faktor terkait yang saling mempengaruhi, faktor-faktor tersebut diduga berhubungan dengan dengan perkembangan wilayah yang ditunjukan dengan perubahan tata guna lahan, perkembangan volume lalu lintas. Faktor yang tidak kalah penting adalah adanya pola pergerakan komuter penduduk yaitu berupa pergerakan pulang pergi yaitu penduduk yang pergi ketempat kerja dan kembali kerumah atau dari rumah menuju ke sekolah. Oleh karena itu penting usaha-usaha perencanaan transportasi yang matang yang harus dilakukan sedini mungkin.

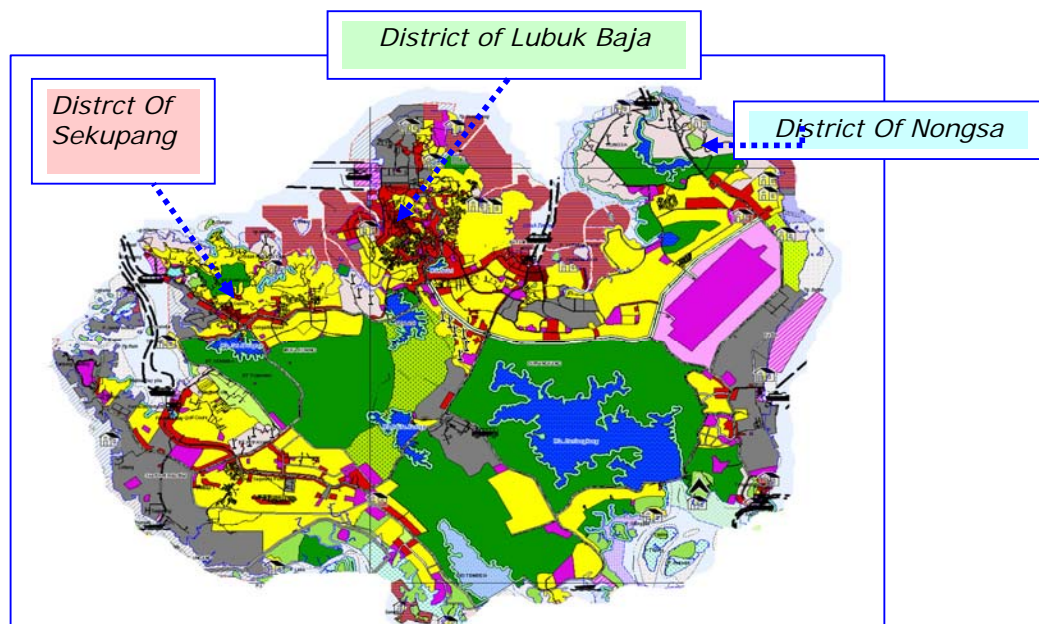
1.3 Subtansi Penelitian

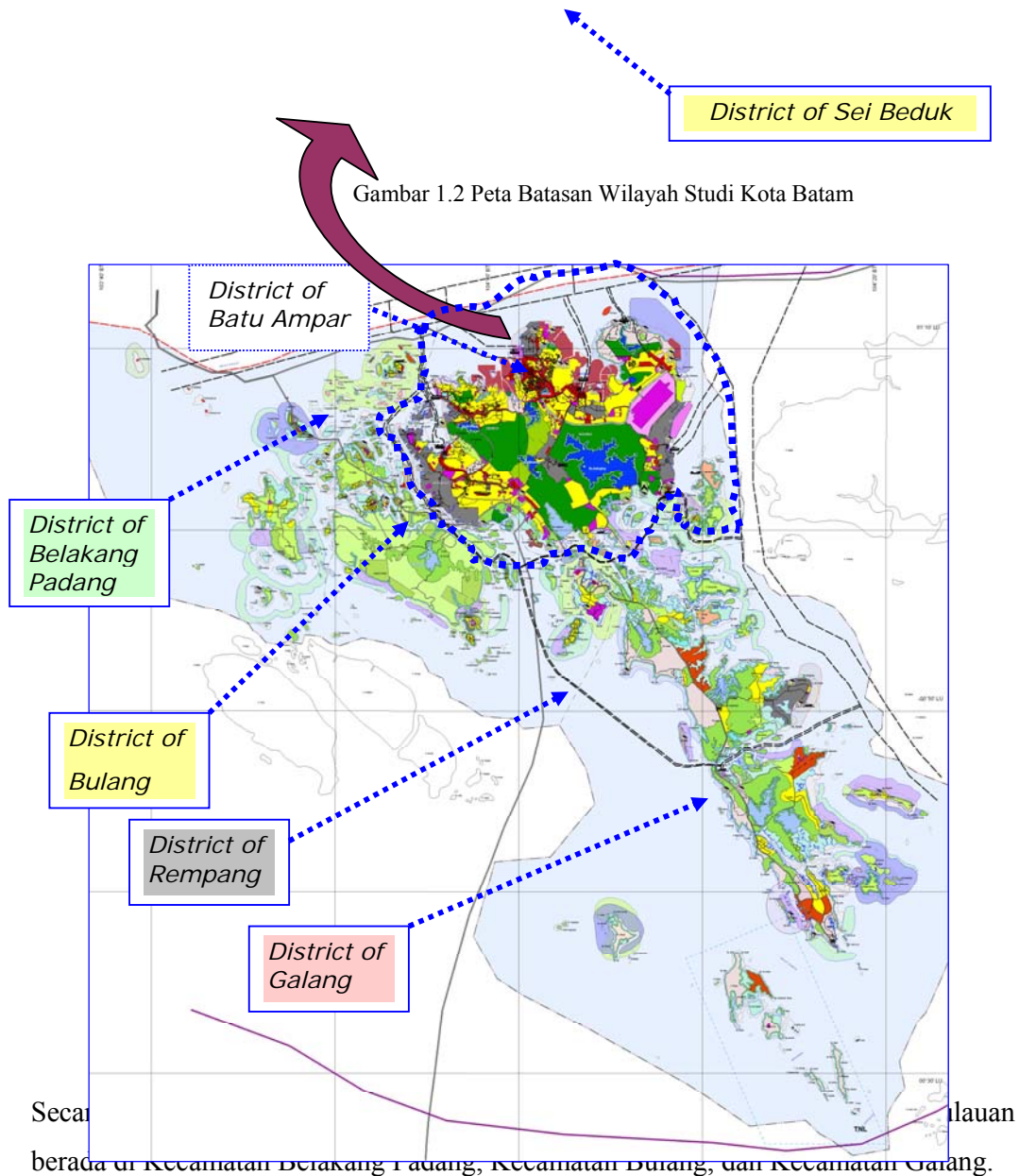
Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perilaku perjalanan transportasi penduduk pingiran/*Hinterland* Kota Batam yaitu di Kecamatan Sei Beduk, Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang. Dari hasil karakteristik penduduk

pinggiran kota akan dibandingkan dengan karakteristik yang tinggal di daerah pusat kota yaitu penduduk di Kecamatan Lubuk Baja.



Gambar 1.1 Wilayah Lokasi Penelitian





Gambar 1.2 Peta Batasan Wilayah Studi Kota Batam

Secara keseluruhan, wilayah administrasi Kota Batam berada di Kecamatan Belakang Padang, Kecamatan Bulang, dan Kecamatan Galang. Dimana kondisi setiap wilayah berupa pulau-pulau besar dan kecil yang jangkauan masing- masing antar wilayah di tiap kecamatan atau tiap kelurahan cukup jauh.

Di daerah *hinterland* yang mempunyai karakteristik kepulauan, pola permukiman pada umumnya bersifat desa berupa perkampungan nelayan tradisional yang berada di tepian pantai dengan aktivitas ekonomi penduduk banyak dilakukan diluar wilayah desa, seperti penangkapan ikan di laut, bekerja di kota dan lain sebagainya.

Penduduk di wilayah hinterland kepulauan pada umumnya berada pada permukiman yang mengelompok dengan jenis rumah yang ada rumah permanen dan sebagian besar rumah semi permanent. Dengan berbagai sarana dan prasarana yang sangat terbatas, alat transportasi yang di gunakan sehari-hari menggunakan kapal motor/ Pancung untuk keperluan bekerja mengantar anak sekolah di pulau lain,maupun pergi ke Pulau Batam /ibu kota untuk berbelanja keperluan sehari-hari, ini dilakukan biasanya seminggu sekali bahkan waktunya tidak menentu.

Kondisi ini sangat jauh berbeda yang berada di Pulau Batam sendiri, ada perbedaan yang sangat mencolok seperti kondisi sosial masyarakatnya,lingkungan permukiman dan lain-lain.



Gambar 1.4

Salah satu kondisi lingkungan permukiman daerah *hinterland* kepulauan di Kota Batam (inset Foto P. Belakang Padang , P Cengkui dan Tanjung Uma)

an yang ada di kota Batam saat ini adalah masyarakat yang secara ekonomi mampu, lebih senang menggunakan kendaraan sendiri (mobil/ sepeda motor) dari pada menggunakan angkutan umum. Walaupun angkutan umum yang ada sudah menjangkau berbagai jurusan namun dengan kondisi yang sangat terbatas.

Hal ini tentu akan menambah jumlah kendaraan yang menggunakan jalan terutama pada rute-rute yang menuju ke pusat kota yang pada akhirnya menyebabkan kinerja pelayanan jalan menjadi turun.

1.4. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini yang ingin dicapai adalah :

1. Mengetahui alasan utama pemilihan hunian di daerah *Hinterland* /pinggiran kota dan pemilihan hunian di pusat kota.

2. Mengidentifikasi karakteristik pola perjalanan transportasi penduduk daerah *Hinterland*/pinggiran kota (terkait dengan sebaran pergerakan , jarak, waktu tempuh, moda yang digunakan, maksud perjalanan dan biaya transportasi) yang akan dibandingkan dengan karakteristik perjalanan transportasi penduduk yang tinggal di pusat kota.

1.4.2 Manfaat penelitian

Adapun manfaat yang dapat diambil dalam penelitian ini adalah

1. Dapat menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan sarana dan prasarana angkutan umum yang menghubungkan daerah *hinterland*/pinggiran kota dengan kota Batam.
2. Dapat mengetahui pergerakan penduduk yang terjadi apakah lebih banyak terjadi pergerakan lokal atau cenderung pergerakan ke pusat wilayah kegiatan perkotaan mengingat perumahan yang dikarenakan jauh dari pusat kota yang menyebabkan biaya transportasi mahal yang berdampak pada mobilitas yang menurun.
3. Dapat menjadi bahan pertimbangan untuk perencanaan suatu kawasan dimasa yang akan datang.

1.5 Batasan Masalah

Dengan mempertimbangkan luasnya kajian yang diambil dalam penelitian ini, dan karena keterbatasan pada pelaksanaan penelitian serta luasnya wilayah kota Batam terdiri dari wilayah Pulau Batam sendiri dan wilayah kepulauan-kepulauan yang letaknya menyebar, maka digunakan batasan-batasan sebagai berikut:

2. Penelitian hanya dilakukan di Pulau Batam yaitu di Kecamatan Sei Beduk, Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Untuk mengambil sampel data penduduk pinggiran kota Batam. Sedangkan sample data penduduk di pusat kota diambil di Kecamatan Lubuk Baja.
3. Metode yang digunakan untuk pengambilan sample adalah *sample random proporsional* yaitu pengambilan sample yang dilakukan secara acak pada lokasi Kecamatan yang diamati dengan memperhatikan golongan ekonomi lemah, golongan ekonomi sedang, golongan ekonomi kuat.

4. Karakteristik pola pergerakan yaitu sebaran pergerakan, jarak, jenis perjalanan, waktu tempuh, moda yang digunakan dan biaya transportasi.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan tesis sebagai berikut

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, pembatasan masalah serta sistematika penulisan tesis.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Bab ini diuraikan mengenai pengertian dan teori-teori, sistem transportasi, bangkitan dan tarikan lalu lintas serta landasan teori metode yang digunakan untuk analisa data.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada Bab ini mengenai langkah-langkah yang digunakan dalam menyusun laporan penelitian.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bab ini menguraikan tentang cara pengumpulan data dan menyajikan data yang sudah terkumpul menurut klasifikasi masing-masing. baik data sekunder maupun data primer.

BAB V ANALISA DAN PEMBAHASAN

Menguraikan mengenai pengolahan data dan analisa data dan pembahasan berdasarkan batasan masalah yang telah dibuat.

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Memuat kesimpulan tentang hasil dari diadakan studi ini, serta memberikan rekomendasi atau masukan yang dapat berguna bagi pengembangan suatu kawasan, transportasi di masa yang akan datang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Karakteristik Pola Pergerakan

Keterkaitan antar wilayah ruang sangat berperan dalam menciptakan perjalanan. Menurut Tamin (1997) pola pergerakan di bagi dua yaitu pergerakan tidak spasial dan pergerakan spasial. Konsep mengenai pergerakan tidak spasial (tanpa batas ruang) didalam kota, misalnya mengenai mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan, dan jenis angkutan apa yang digunakan.

1. Sebab Terjadinya pergerakan

Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya yaitu berkaitan dengan ekonomi, sosial budaya, pendidikan, agama. Kenyataan bahwa lebih dari 90 % perjalanan berbasis tempat tinggal, artinya mereka memulai perjalanan dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanan kembali ke rumah.

2. Waktu Terjadinya Pergerakan

Waktu terjadi pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktifitasnya sehari-hari. Dengan demikian waktu perjalanan sangat tergantung pada maksud perjalanannya.

3. Jenis Sarana Angkutan Yang Digunakan

Selain berjalan kaki, dalam melakukan perjalanan orang biasanya dihadapkan pada pilihan jenis angkutan seperti sepeda motor, mobil dan angkutan umum. Dalam menentukan pilihan jenis angkutan, orang mempertimbangkan berbagai faktor, yaitu maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya, dan tingkat kenyamanan.

Sedangkan konsep mengenai ciri pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota berkaitan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah. Dalam hal ini, konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi tersebut ditentukan oleh tata guna lahan kota tersebut.

Pergerakan spasial dibedakan menjadi pola perjalanan orang dan perjalanan barang.

a. Pola perjalanan orang

Dalam hal ini pola penyebaran spasial yang sangat berperan adalah sebaran spasial dari daerah industri, perkantoran dan pemukiman. Pola sebaran spasial dari ketiga jenis tata guna lahan ini sangat berperan dalam menentukan pola perjalanan orang, terutama perjalanan dengan maksud bekerja. Tentu saja sebaran spasial untuk pertokoan dan areal pendidikan juga berperan.

b. Pola perjalanan barang

Pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh aktifitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan pemukiman (konsumsi), serta industri dan pertanian (produksi). Selain itu pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi.

2.2. Bangkitan dan Tarikan Lalulintas

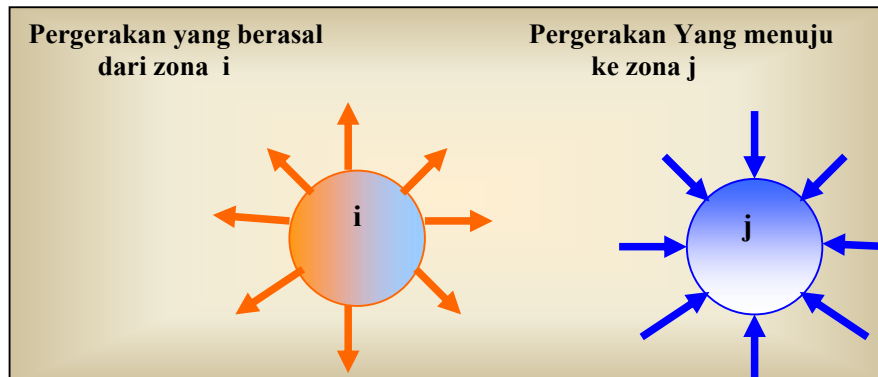
Dalam konteks perjalanan antar kegiatan yang dilakukan oleh penduduk dalam kota dikenal fenomena bangkitan perjalanan (*trip generation*) dan tarikan perjalanan (*trip attraction*). Menurut Tamin (1977), bangkitan perjalanan sebenarnya memiliki pengertian sebagai jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh zona pemukiman, baik sebagai asal maupun tujuan perjalanan atau jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh aktifitas pada akhir perjalanan di zona non pemukiman (pusat perdagangan, pusat perkotaan, pusat pendidikan, industri dan sebagainya).

Definisi dasar

Definisi dasar mengenai bangkitan pergerakan. (Ofyar Z Tamin)

- a. **Perjalanan** Pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan pejalan kaki.
- b. **Pergerakan berbasis rumah** Pergerakan yang salah satu atau kedua zona (asal dan /atau tujuan) pergerakan tersebut adalah rumah.
- c. **Pergerakan berbasis bukan rumah** Pergerakan yang asal maupun tujuan pergerakan adalah bukan rumah.
- d. **Bangkitan Pergerakan** Digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan /tujuan bukan rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah.

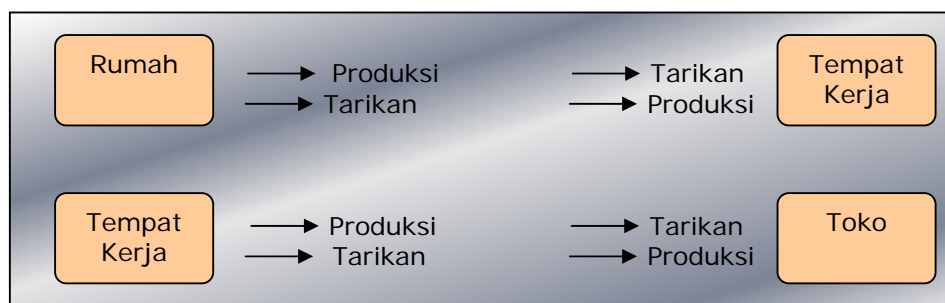
- e. **Tarikan Pergerakan** Digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah.
- f. **Tahapan bangkitan pergerakan** Sering digunakan untuk menetapkan besarnya bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh rumah tangga (baik untuk pergerakan berbasis rumah maupun berbasis bukan rumah)pada selang waktu tertentu (perjam atau per hari).



Sumber : Tamin 1997

Gambar 2.1. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Untuk menghitung bangkitan pergerakan dapat menggunakan model bangkitan pergerakan klasik. Model ini digunakan untuk memperkirakan pergerakan yang diproduksi (O_i) dan yang ditarik (O_j) setiap area zone, jumlah perjalanan yang berasal dari setiap zona berdasar atribut sosial ekonomi pelaku perjalanan.



Sumber : Ortuzar, 1994

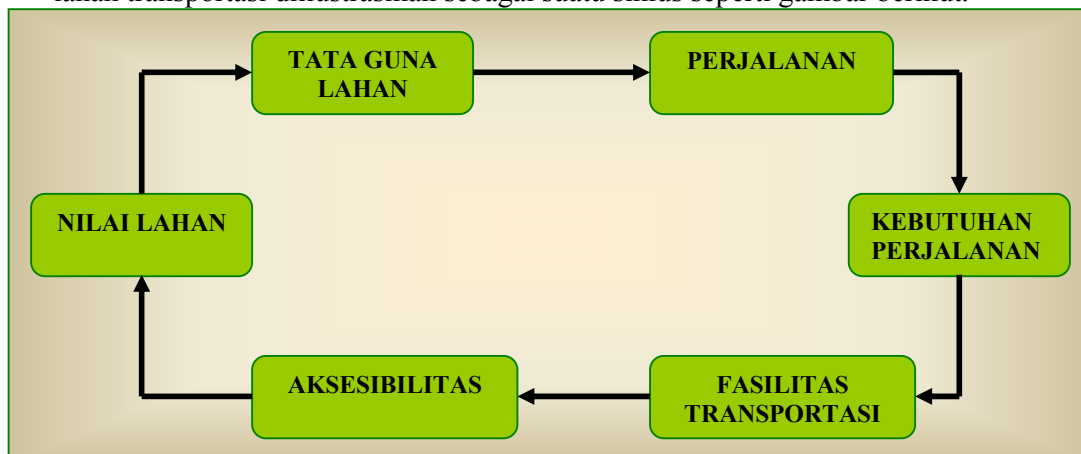
Gambar 2.2. Tarikan Dan Bangkitan Perjalanan

Berdasar asal dan akhir perjalanan, terdapat dua macam perjalanan yaitu *home base* dan *non home based*, berdasar sebab perjalanan diklasifikasikan sebagai produksi perjalanan dan tarikan perjalanan.

Bangkitan perjalanan adalah total perjalanan yang dibangkitkan rumah tangga pada suatu zona baik *home based* dan *non home based*. Lebih lanjut perjalanan diklasifikasikan berdasarkan tujuan meliputi tujuan bekerja, sekolah, belanja, sosial dan rekreasi, perjalanan lainnya yang tidak rutin, yang bersifat *home based*. Dua perjalanan pertama merupakan perjalanan yang mutlak /utama sedangkan tujuan pergerakan lain sifatnya hanya pilihan dan tidak rutin dilakukan. Pergerakan berbasis bukan rumah tidak selalu harus dipisahkan karena jumlahnya kecil sekitar 15 sampai 20% dari total pergerakan yang terjadi.

2.3 Tata Guna Lahan dan Transportasi

Tata guna lahan suatu kota pada hakekatnya berhubungan erat dengan system pergerakan yang ada. Perbaikan akses transportasi akan meningkatkan tarikan kegiatan dan berkembangnya guna lahan kota. Terjadinya pergerakan manusia dan barang di dalam kota, atau dapat disebut arus lalu lintas, merupakan konsekuensi akibat aktifitas tuntutan lahan dan kapabilitas sistem transportasi untuk mengakomodasi arus lalu lintas. Secara alamiah ada interaksi langsung antara jenis dan interaksi tata guna lahan dan pasokan prasarana transportasi. Hubungan tata guna lahan transportasi diilustrasikan sebagai suatu siklus seperti gambar berikut.



Sumber: Alvinsyah& Soehodho, S (1997)

Gambar 2.3. Siklus Tata Guna Lahan – Sistem Transportasi

Tata guna lahan merupakan salah satu faktor penentu dari pergerakan dan aktifitas. Aktifitas ini akan menentukan jenis prasarana dan sarana transportasi yang dibutuhkan, misal sistem angkutan umum. Bila disediakan sarana dan prasarana transportasi, secara alamiah akan menambah nilai aksesibilitas. Bila nilai aksesibilitas bertambah akan merubah nilai tanah yang akan berakibat pada pola penggunaan tanah tersebut. Bila perubahan tata guna lahan terjadi, maka tingkat bangkitan dan tarikan perjalanan akan berubah begitu pula pada siklus keseluruhan.

2.4. Klasifikasi Pergerakan

2.4.1 Berdasarkan tujuan pergerakan

Maksud orang melakukan pergerakan dapat diklasifikasikan sebagai berikut (Ofyar Z Tamin 1997)

Tujuan pergerakan , pergerakan berbasis rumah ada lima kategori yang sering digunakan adalah:

1. Pergerakan ke tempat kerja
2. Pergerakan ke sekolah atau universitas (pergerakan dengan tujuan pendidikan)
3. Pergerakan ketempat belanja
4. Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi, dan
5. Lain-lain

2.4.2 Berdasarkan Waktu

Pergerakan dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat berfluktuatif atau bervariasi sepanjang hari. Kebanyakan pergerakan pada jam sibuk pagi merupakan pergerakan utama yang dilakukan setiap hari (untuk bekerja dan pendidikan) yang tidak terjadi pada jam sibuk.

2.4.3 Berdasarkan jenis orang

Perilaku pergerakan individu sangat di pengaruhi oleh atribut sosial ekonomi, atribut yang dimaksud adalah :

1. Tingkat pendapatan, biasanya terdapat tiga tingkat pendapatan di Indonesia tinggi, menengah, dan rendah.
2. Tingkat kepemilikan kendaraan
3. Ukuran dan struktur rumah tangga

2.5 . Faktor yang mempengaruhi

Menurut Ofyar Z Tamin faktor-faktor yang diperhitungkan sebagai peubah penentu bangkitan pergerakan dari lingkungan perumahan adalah:

1. Pendapatan
2. Pemilikan kendaraan
3. Struktur rumah tangga
4. Ukuran rumah tangga
5. Nilai lahan
6. Kepadatan daerah pemukiman
7. Aksesibilitas

Empat faktor pertama (pendapatan,pemilikan kendaraan,struktur,dan ukuran rumah tangga) telah digunakan pada beberapa kajian bangkitan pergerakan, sedangkan nilai lahan dan kepadatan daerah pemukiman hanya sering dipakai untuk kajian mengenai zona.

2.6 . Fluktuasi Pergerakan

Fluktuasi pergerakan adalah distribusi perjalanan dalam waktu. Menurut Warpani (1998), arus lalu lintas selalu berubah sepanjang hari, sepanjang minggu, sepanjang tahun. Pengetahuan fluktuasi perjalanan ini terutama berguna untuk mencari waktu perjalanan puncak. Jam puncak perjalanan perhari merupakan sesuatu yang sangat penting artinya dalam menetapkan kebijakan transportasi. Jam puncak biasanya merupakan waktu dimana kemacetan sering terjadi.

2.7 Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda

Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda dapat dikelompokkan menjadi tiga sebagai berikut:

1. **Ciri Pengguna Jalan** Beberapa faktor berikut ini yang diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda :
 - a. Ketersediaan atau pemilikan kendaraan pribadi
 - b. Pemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)
 - c. Struktur rumah tangga (pasangan muda,keluarga dengan anak, pensiun,bujangan, dan lain-lain).
 - d. Pendapatan; semakin tinggi pendapatan akan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi.

- e. Faktor lain misalnya keharusan menggunakan mobil ke tempat kerja dan keperluan mengantar anak ke sekolah.
- 2. **Ciri pergerakan** Pemilihan moda juga akan sangat di pengaruhi oleh:
 - a. Tujuan pergerakan
 - b. Waktu terjadinya pergerakan
 - c. Jarak Perjalanan
- 3. **Ciri fasilitas moda transportasi** Hal ini di kelompokkan menjadi kategori seperti;
 - a. Waktu perjalanan
 - b. Biaya transportasi
 - c. Ketersedian ruang dan tarif parkir
- 4. **Ciri kota atau zona** Bebera ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

2.8. Permasalahan Transportasi

Hampir setiap orang menghendaki dapat bergerak dengan nyaman, aman, cepat, dan mudah, menurut Warpani (1981). Permasalahan transportasi tidak terlepas dari hal-hal berikut:

1. Tata Guna Lahan

Warpani (1981) menyatakan bahwa tata guna lahan sangat terkait dengan jumlah bangkitan perjalanan, sehingga untuk mempelajari bangkitan perjalanan kita perlu terlebih dahulu mengetahui tataguna lahan daerah yang akan di teliti. Guna lahan menunjukan kegiatan perkotaan yang menempati petak yang bersangkutan. Setiap petak dapat dicirikan dengan tiga ukuran dasar, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan dan hubungan antar guna lahan.

2. Penduduk

Penduduk termasuk segi utama dalam perencanaan transportasi. Dalam seluruh lingkup perencanaan, penduduk tidak dapat diabaikan (Warpani, 1990). Pelaku pergerakan utama di jalan adalah manusia, karena itulah pengetahuan akan tingkah laku dan perkembangan penduduk merupakan bagian pokok dalam proses perencanaan transportasi.

3. Ciri sosial ekonomi

Aktivitas manusia sering kali di pengaruhi oleh keadaan sosial ekonominya sehingga pergerakan manusia pun dipengaruhi sosial ekonomi. Pekerjaan, penghasilan dan pemilikan kendaraan seseorang akan mempengaruhi jumlah perjalanan yang dilakukan, jalur perjalanan yang digunakan, waktu perjalanan, dan kendaraan yang digunakan

2.9. Perencanaan transportasi

Menurut Warpani (1990) Perencanaan transportasi adalah suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau pindah tepat dengan aman dan murah. Warpani (19981) menyatakan pada dasarnya perencanaan transportasi adalah meramalkan kebutuhan transportasi di masa depan dikaitkan dengan masalah ekonomi, sosial, dan aspek fisik lingkungan. Perencanaan transportasi merupakan suatu proses yang dinamis, dan tanggap terhadap perubahan tata guna tanah, keadaan ekonomi, dan pola lalu lintas. Menurut Warpani (1990) perencanaan transportasi sangat dibutuhkan sebagai konsekuensi dari:

1. Pertumbuhan
 - a. Jika di ketahui/diharapkan bahwa penduduk disuatu tempat akan bertambah dan berkembang dengan pesat.
 - b. Jika tingkat pendapatan meningkat, karena hal ini mengakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan, perumahan, penurunan kepadatan rumah yang berarti peningkatan jumlah rumah.
2. Keadaan lalu lintas
 - a. Bila kemacetan di jalan akan meningkat
 - b. Bila system pemindahan massa tidak ekonomis lagi, dan dengan demikian perlu koordinasi
3. Perkembangan kota

Bila pemerintah kota menghendaki mempengaruhi perkembangan kota dengan perencanaan transportasi.

2.9.1 Konsep perencanaan transportasi

Dalam merencanakan transportasi secara keseluruhan Kamarwan (1997) memperkenalkan model perencanaan transportasi empat tahap, model perencanaan transportasi sebagai berikut yang sering dipakai;

1. Bangkitan pergerakan (**trip generation**)

Bangkitan pergerakan adalah banyaknya lalu lintas yang ditimbulkan oleh suatu zone atau daerah persatuan waktu. Penelaahan bangkitan pergerakan sangat penting dalam proses perencanaan transportasi. Dengan mengetahui bangkitan pergerakan maka jumlah perjalanan tiap daerah atau zone pada masa sekarang dan masa yang akan datang dapat diperkirakan.

2. Sebaran pergerakan (**trib distribution**)

Lalu lintas yang dibangkitkan oleh suatu daerah atau zona akan disalurkan ke seluruh zona lain, dan ini dikenal sebagai lalu lintas antar zone atau sebaran pergerakan. Tujuan utama pemodelan sebaran pergerakan adalah untuk mendapatkan gambaran bagaimana seluruh pergerakan yang berasal dari zona asal akan terbagi ke semua zona tujuan. Setelah sebaran pergerakan diketahui, dapat diambil langkah-langkah kebijakan untuk mempengaruhi atau mengubah sebaran yang tidak dikehendaki. Atau merancang jaringan jalan guna menampung volume lalu lintas taksiran tersebut.

3. Pemilihan rute (**rute assignment**)

Pemodelan ini berguna untuk mempelajari penyaluran pergerakan kendaraan pada jaringan jalan yang ada atau pembebanan jaringan jalan dengan lalu lintas antar zona yang kemungkinan lintas lebih dari satu. Dengan pemodelan ini dapat dicari agar beban lalu lintas yang di pikul oleh jaringan jalan menjadi seimbang, sehingga semua kapasitas jalan akan tercapai secara optimal.

4. Pemilihan moda (**modal split**)

Pemilihan moda biasanya merupakan pemodelan terakhir dari empat tahap pemodelan transportasi. Digunakan untuk mengetahui bagaimana pelaku perjalanan memilih moda yang akan digunakan, dengan kata lain pemilihan moda dapat didefinisikan sebagai pembagian jumlah perjalanan ke dalam cara atau moda perjalanan yang berbeda-beda.

2.9.2 Perencanaan kota dan perencanaan transportasi

Perencanaan kota mempersiapkan kota untuk menghadapi perkembangan dan mencegah timbulnya persoalan kota agar kota dapat menjadi suatu tempat kehidupan yang layak dan nyaman. Perencanaan transportasi mempunyai sasaran mengembangkan system transportasi yang memungkinkan orang maupun barang bergerak dengan aman, murah, cepat, dan nyaman.

Rencana kota tanpa mempertimbangkan keadaan pola transportasi akan mengakibatkan kesemrawutan lalu lintas di kemudian hari. Apabila perkembangan kota di biarkan saja, kota akan berkembang menurut arahnya masing-masing. Sehingga akhirnya melahirkan berbagai persoalan.

2.10 Pengujian statistik

Untuk memudahkan dalam proses pengujian statistik, telah berkembang beberapa program software untuk pengolahan data statistic antara lain Microsoft Excell, SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) dan lain-lain. Untuk pengolahan data dalam pembuatan tesis ini menggunakan program SPSS (*Statistical Product and Service Solution*).

2.10.1 Analisis Kategori atau Klasifikasi Silang

Metode ini didasarkan pada adanya keterkaitan antara terjadinya pergerakan dengan atribut rumah tangga. Asumsi dasarnya adalah tingkat bangkitan pergerakan dapat dikatakan stabil dalam waktu untuk setiap stratifikasi rumah tangga tertentu. Metode analisa kategori sering digunakan untuk mendapatkan bangkitan lalu lintas untuk daerah permukiman tetapi dapat juga di pakai untuk aplikasi lainnya. *Variabel* yang biasa digunakan untuk analisis kategori adalah ukuran keluarga (jumlah orang), pemilihan kendaraan, dan pendapatan keluarga. Terdapat empat tahapan dalam pendekatan kategori yaitu;

Tahap Pertama

Stratifikasi berdasarkan *variable-variabel* yang ditentukan, misalnya struktur keluarga dan jumlah anggota keluarga, tingkat pendapatan keluarga, dan tingkat pemilihan kendaraan.

Tahap Kedua

Setiap keluarga yang di dapat dari home interview harus dicocokkan masing-masing kategori, tergantung dari data untuk masing-masing keluarga tersebut (pemilikan kendaraan, ukuran keluarga, dan pendapatan).

Tahap Ketiga

Rata-rata tingkat bangkitan lalu lintas dihitung untuk setiap kategori dengan menggunakan data dari keluarga. Hal ini bias didapat dengan jalan membagi jumlah pergerakan yang dihasilkan untuk setiap kategori dengan jumlah keluargayang ada dalam kategori tersebut.

Tahap Keempat

Sejauh ini, rata-rata bangkitan lalu lintas dilakukan untuk setiap kategori, tetapi sudah cukup digunakan dalam mengestimasi bangkitan lalu lintas per zona. Hal ini dapat dilakukan untuk setiap zona dengan mengendalikan jumlah keluarga pada zone tersebut untuk setiap kategori dan hasilnya dijumlahkan.

Secara matematis hubungan tersebut seperti dibawah ini;

$$P_i = \sum_{c=1}^n T_c H_c(i) \dots\dots\dots (2.1)$$

Keterangan:

P_i = perkiraan jumlah trip yang dihasilkan oleh zona 1

T_c = rata-rata bangkitan lalu lintas perkeluarga dalam kategori c

H_c = jumlah keluarga dengan kategori c yang berlokasi di zona I

Metode ini pada dasarnya memiliki beberapa keuntungan yaitu

1. Pengelompokan klasifikasi silang tidak tergantung pada system zona di daerah kajian
2. Tidak ada asumsi awal yang harus diambil mengenai bentuk hubungan
3. Hubungan tersebut berbeda-beda untuk setiap kategori.

Sedang kelemahan dari analisis kategori ini adalah

1. Tidak diperbolehkan melakukan ekstrapolasi
2. Tidak ada pengujian statistik untuk menguji keabsahan model
3. Data yang dibutuhkan sangat banyak, sekurang-kurangnya dibutuhkan 50 pengamatan untuk setiap kategori agar dihasilkan sebaran frekuensi yang lebih merata.
4. Tidak ada cara yang efektif dalam memilih variable.

2.10.2 Korelasi

Korelasi berarti hubungan timbal balik (Hadi 1995). Besar kecilnya korelasi selalu dinyatakan dalam bentuk angka yang kemudian disebut koefisien korelasi. Koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui keeratan antara dua variable dan arah hubungan antara dua variable.

Persamaan korelasi yang digunakan :

$$r = \frac{N \sum X_i Y_i - (\sum X_i - Y_i)}{\sqrt{\{N X_i^2 - (\sum X_i)^2\} \{N Y_i^2 - (\sum Y_i)^2\}}} \dots\dots\dots(2.2)$$

Keterangan:

r = koefisien korelasi

N = jumlah responden

X_i = variable bebas yang digunakan

Y_i = variable terikat yang digunakan

Interpretasi koefisien korelasi untuk mengetahui nilai r apakah tinggi atau rendah dapat dikelompokkan sebagai berikut:

Tabel 2.1 Interpretasi dari Nilai r

r	Interpretasi
0	Tidak berkorelasi
0,01 - 0,20	Sangat rendah
0,21 - 0,40	Rendah
0,41 - 0,60	Agak rendah
0,61 - 0,80	Cukup

0,81 - 0,99 1	Tinggi Sangat tinggi
------------------	-------------------------

2.11. Penelitian sejenis

Tingkat penggunaan kendaraan bermotor di Pulau Batam pada umumnya kendaraan bermotor atau *motorized trip*. Dan sebagian kecil *non motorized trip* (12,97%). Dari sejumlah pengguna kendaraan *motorized trip* yang berjumlah 87,03% pemisahan pengguna moda transport atau *modal split* antara pengguna kendaraan pribadi dan angkutan umum menunjukkan prosentase 85 : 15.

Tingkat pengguna sarana angkutan sebesar 15 %. Hal ini menunjukkan tingkat pengguna sangat rendah. Jika dilihat dari pengguna angkutan taxi diperoleh angka 35,92 % yang menunjukkan angka cukup tinggi dan pengertian taxi di Pulau Batam adalah pengguna taxi kolektif . Bukan seperti halnya seperti private taxi dan angka ini mencapai 68,87% dari populasi pengguna *non- private car*. Yang termasuk didalamnya pengguna taxi tidak resmi.

Pertumbuhan mobil penumpang yang sebagian besar adalah kepemilikan kendaraan pribadi menunjukkan angka pertumbuhan 10 % - 15 % sementara itu pertumbuhan angka bus hanya 7 %-12 %. Terlebih lagi jika dilihat dari angka pertumbuhan angkutan umum bus yang relatif lambat. Kondisi lain akan mempercepat menurunnya tingkat pelayanan jaringan jalan yang ada.

Bahwa perkembangan jumlah kendaraan untuk wilayah Pulau Batam berkisar 11 %-18 %, dimana angkutan jenis truk memiliki angka pertumbuhan paling tinggi mencapai 11 % pertahun, meskipun peningkatan bus untuk

angkutan umum masih relatif rendah jika dibandingkan peningkatan kendaraan pribadi yang mencapai 14% pertahun.

Penelitian yang dilakukan Lemtek UI, salah satu faktor yang mempengaruhi *supply* perumahan adalah tingkat daya beli (*affordability*) penduduk, diketahui bahwa pengeluaran penduduk di Pulau Batam untuk perumahan adalah 17,09%, berdasarkan tingkat kelas pendapatan (income group) *High income*, *Upper medium*, *lower medium*, dan *lower income*. Ternyata dari semua penduduk tidak dapat memiliki rumah sendiri, hal ini terutama pada kelas *lower income*, dimana setelah 20 tahun pun ia tidak akan memiliki rumah sendiri terlebih lagi bila dalam keadaan pertumbuhan ekonominya sangat rendah. Oleh karena itu dapat diselesaikan dengan cara memberi kesempatan pada penduduk tersebut untuk memiliki rumah dengan cara kredit atau sewa. Untuk memenuhi kredit cicilan/sewa diperkirakan 75% dari pengeluaran untuk perumahan. Dengan cara ini diharapkan kelas *low income* dapat menyewa rumah pada awalnya baru setelah itu dapat mencicil pembayaran rumah setelah dihuni.

Dari hasil penelitian Lamtek UI 1998, penyediaan *supply* perumahan untuk penduduk di pulau Batam terhadap *demand* hanya 25,16 %, *supply* perumahan yang ada saat ini hanya 18.189 unit sedangkan *demand*nya mencapai 72.306 unit. Tahun 2003, *demand*-nya 58,05%, *supply* perumahan 70.449 unit, sementara *demand*nya 121.355 unit. Diharapkan akan terjadi keseimbangan antara *supply* dan *demand* perumahan dimasa yang akan datang, dari hasil proyeksi ini akan terjadi pada tahun 2018, dimana prosentase *supply* per *demand*-nya mencapai 100%.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Uraian Umum

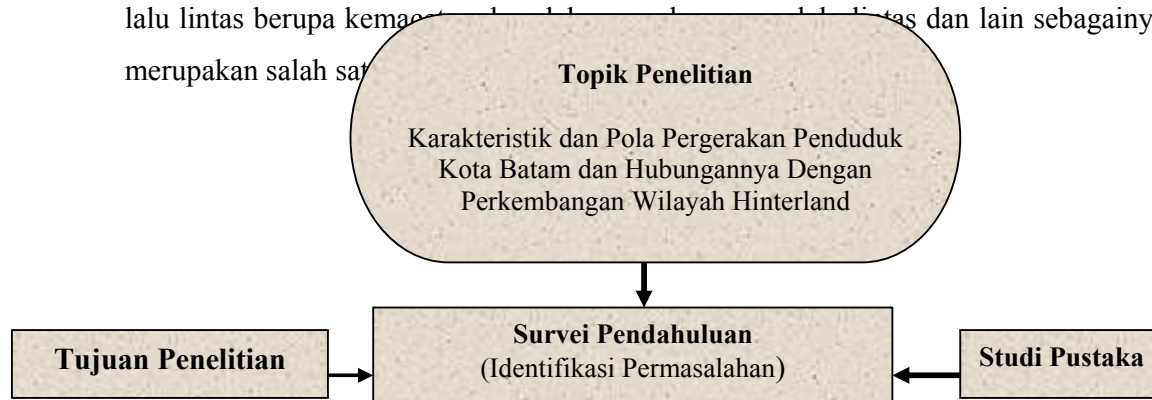
Suatu penelitian membutuhkan pendekatan metodologi, secara harfiah metodologi adalah suatu pola pemikiran dalam menyusun sebuah studi. Tujuan yang ingin dicapai adalah untuk mengarahkan proses dalam penalaran, bagi hasil yang nantinya akan dicapai.

Brotowidjoyo M.D. (1991) menyatakan bahwa sifat metodologi penelitian adalah semua hipotesa dicari jawabannya dan sedapat mungkin penyelesaiannya secara empiris. Yang dimaksud empiris adalah berdasar percobaan dan observasi, berdasar pengalaman praktis dan faktor objektif dengan acuan prinsip-prinsip ilmiah. Sebelum melakukan penelitian, maka diperlukan perencanaan dan pemikiran yang matang serta pertimbangan yang rasional, agar diperoleh hasil yang maksimal dan dapat dipertanggung jawabkan perlu disusun langkah penelitian yang akan digunakan.

Sebagaimana topik permasalahan yang penulis uraikan pada bab I sehingga disusunlah metodologi pemecahan masalah untuk penelitian ini yang ditunjukkan pada gambar 3.1

3.2. Topik Penelitian

Topik penelitian yang diambil adalah Karakteristik dan Pola Pergerakan Penduduk Kota Batam dan Hubungannya dengan Perkembangan Wilayah Hinterland. Topik ini cukup menarik mengingat kota Batam merupakan kota industri yang perkembangannya cukup pesat, terutama di daerah-daerah Sub wilayah pengembangan dengan berkembangnya kawasan-kawasan perumahan atau pemukiman baru, pusat perbelanjaan, perkantoran, pendidikan, dan industri. Konsekuensinya adanya bangkitan dan tarikan perjalanan menjadi besar hal ini akan mengakibatkan gangguan pergerakan di beberapa ruas jalan. Gangguan pergerakan lalu lintas berupa kemacetan, kecelakaan lalu lintas dan lain sebagainya merupakan salah satu



3.3. Survei Pendahuluan

Gambar 3.1. Bagan Metodologi Penelitian

Survei pendahuluan dilakukan sebelum penelitian sebenarnya dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui kondisi dan karakteristik lokasi penelitian serta untuk dapat memperkirakan waktu dan biaya. Melalui survei pendahuluan akan

diperoleh data sekunder merupakan data-data sumber luar bukan dari hasil penelitian sendiri.

1. Studi Literatur

Melakukan studi literatur untuk melengkapi dan mendukung data-data yang dihasilkan dari penelitian di lapangan, dalam studi literatur ini diperoleh teori-teori, rumus-rumus dan prinsip-prinsip yang akan digunakan dalam penelitian. studi literatur ini dapat menjadi pedoman dalam melakukan penelitian. Literatur yang digunakan membahas mengenai teori bangkitan dan tarikan perjalanan, teori penganalisisan data, hasil penelitian sebelumnya.

2. Kebutuhan Data

Untuk melakukan analisis dalam studi ini data yang dibutuhkan menyangkut data primer dan data sekunder. Data primer data yang di peroleh dengan cara melakukan tinjauan dan pengumpulan data secara langsung dari keadaan yang ada di lapangan. Perolehan data primer dalam penelitian ini menggunakan metode kuesioner. sedangkan data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi atau sumber-sumber tak langsung dan di gunakan sebagai pendukung

3. Sampel

Pengambilan sampel adalah mendapatkan sampel dengan jumlah relatif kecil dibandingkan dengan populasi, tetapi mampu mempresentasikan seluruh populasi tersebut. Untuk itu sangat penting menentukan cara yang tepat dalam mengambil sampel yang dimaksud.

4. Prosedur Sampling

Sampel adalah sekumpulan unit yang merupakan bagian dari populasi yang sengaja dipilih untuk mempresentasikan seluruh populasi. Pada dasarnya sampling dilakukan untuk mengoptimalkan pengalokasian sumber daya manusia, waktu, dan dana. prosedur sampling didahului dengan klasifikasi sebagai berikut;

- a. Unit sampling atau satuan terkecil dari objek yang disurvei, adalah unit dasar yang akan digunakan sebagai dasar penentuan besaran sampel.
- b. Lingkup objek (*sampling frame*) dimana sampel akan diambil, merupakan lingkup acuan dimana identifikasi elemen atau unit analisa dapat dilakukan dari populasi. *Sampling frame* berisi semua atau sebagian besar unit sampling dari populasi.

- c. Metode penarikan sampel. Penarikan sampel bertujuan untuk mendapatkan sampel dengan jumlah relatif kecil dari seluruh populasi yang mampu mempresentasikan seluruh populasi yang dimaksud.

3.4. Menentukan Ukuran Sampel

Menurut Richardson (1982) besar yang sebaiknya diambil dari suatu populasi agar mampu mempresentasikan kondisi seluruh populasi pada dasarnya di pengaruhi oleh tiga faktor

1. Tingkat variabilitas dari parameter yang ditinjau dari seluruh populasi yang ada.
2. Tingkat ketelitian yang dibutuhkan untuk mengukur parameter yang dimaksud.
3. Besarnya populasi dimana parameter akan di survei.

Teori limit pusat menyatakan bahwa perkiraan rata-rata dari suatu sampel cenderung terdistribusi secara normal ketika ukuran sample n bertambah. kenormalan rerata dari sampel berlaku dengan baik memperhitungkan distribusi populasi dari mana sampel itu diambil asalkan ukuran sampel itu masih rasional ($n > 30$).

Menurut Sugiyono (2005) secara matematis besarnya sampel dari suatu populasi dapat dirumuskan sebagai berikut;

$$n \geq \left(\frac{\sigma \cdot z}{b} \right)^2 \dots\dots\dots (3.1)$$

Keterangan

n = ukuran sampel yang diperlukan

b = perbedaan antara yang ditaksir dengan tolak ukur penaksiran

z = harganya tergantung pada taraf kepercayaan yang ditetapkan missal pada taraf kepercayaan 95% maka nilai z = 1,96; taraf kepercayaan 99% maka nilai z = 2,58

σ = simpangan baku

3.5. Coding dan editing

Setelah data yang diperlukan terkumpul diadakan pengolahan data. Tujuannya adalah menyederhanakan seluruh data yang terkumpul, dan menyajikannya dalam

susunan yang baik untuk kemudian dianalisis. Dalam tahap pengolahan data dilakukan *editing* (penyuntingan) dan *coding* (pengodean).

a. Editing

Memeriksa seluruh daftar pertanyaan yang dikembalikan responden, yang perlu diperhatikan adalah

- Kesesuaian jawaban responden dengan pertanyaan yang diajukan
- Kelengkapan pengisian daftar pertanyaan
- Keserasian jawaban responden

b. Coding

Setelah pemeriksaan selesai dilakukan pengcodean (*coding*). Untuk hasil survei coding dilakukan dengan memberi tanda (simbol) yang berupa angka pada jawaban responden yang diterima. Tujuan *coding* adalah untuk menyederhanakan jawaban responden supaya dapat dibaca dengan format komputer. *Coding* yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan ukuran nominal. Menurut Nazir (1983) ukuran nominal adalah ukuran yang paling sederhana, dimana angka yang diberikan kepada objek mempunyai arti sebagai label saja, dan tidak menunjukkan tingkatan apa-apa. Objek dikelompokkan dalam set-set, dan kepada semua anggota set diberikan angka. set-set tersebut tidak boleh tumpang tindih.

3.6. Analisis dan Pembahasan

Untuk menganalisa data dengan menggunakan klasifikasi silang. Berguna untuk mengetahui pengaruh *variable* tidak bebas yaitu jumlah perjalanan dengan *variable* bebas dan juga pengaruh antar *variable* bebas. Untuk perhitungannya menggunakan program SPSS (*Statistical Product and service Solution*)

Dasar pengambilan keputusan klasifikasi silang adalah:

▪ Uji Chi- square

Uji chi-square untuk mengetahui pengaruh keterkaitan antara *variable* yang ditinjau. Dasar pengambilan keputusan adalah dari nilai chi-square hitung terhadap chi-square table. Jika $\text{chi-square}_{\text{hitung}} > \text{chi-square}_{\text{table}}$ berarti ada keterkaitan antara kedua *variable* tersebut.

▪ Uji Korelasi

Uji korelasi untuk mengetahui hubungan kekuatan antara *variable* yang ditinjau. Nilai korelasi berdasarkan nilai *contingency coefisient*. Jika nilai

mendekati 1 atau -1 maka hubungan kedua *variable* tersebut kuat jika mendekati nol maka hubungannya lemah.

3.7. Output

Dari hasil penelitian ini dapat diketahui karakteristik perjalanan penduduk di daerah pinggiran kota/*hinterland* kota Batam,(Kecamatan Sei Beduk, Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang) dan karakteristik perjalanan penduduk yang tinggal di pusat kota (Kecamatan Lubuk Baja), berupa sebaran pergerakan, jarak, dan lama perjalanan, dan moda yang digunakan berdasarkan jenis pekerjaan dan jumlah pendapatan. Kemudian dari hasil tersebut akan diberikan rekomendasi, alternatif pengembangan transportasi yang paling sesuai guna mengantisipasi kebutuhan akan transportasi dimasa mendatang yang semakin berkembang. Hasil penelitian ini juga dapat digunakan oleh pemerintah sebagai pengambil kebijakan untuk mendukung strategi perencanaan transportasi di kota Batam.

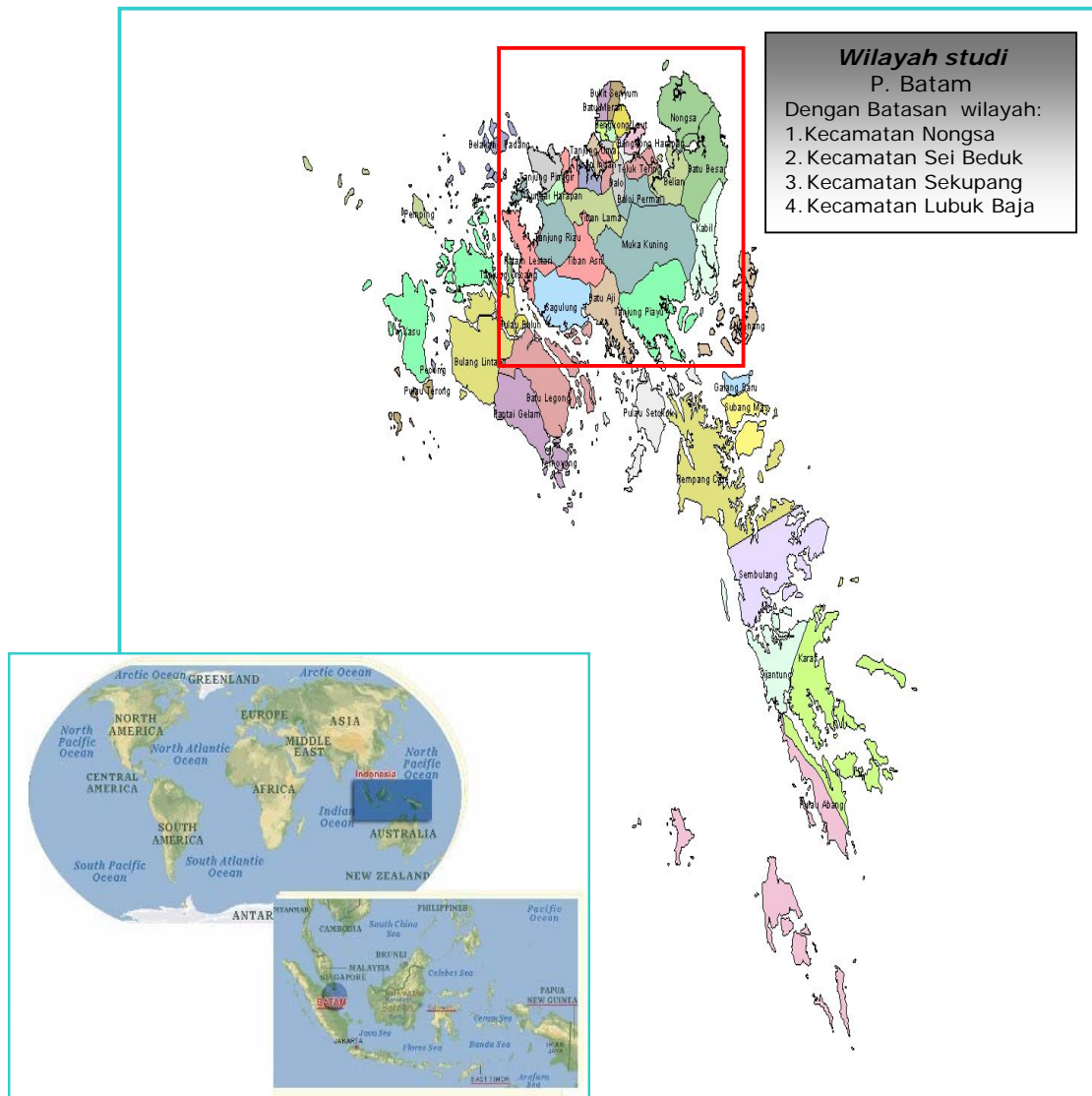
BAB IV

PENGUMPULAN DATA DAN PEMBAHASAN

4.1 Diskripsi Wilayah Studi

4.1.1 Gambaran Umum Kota Batam

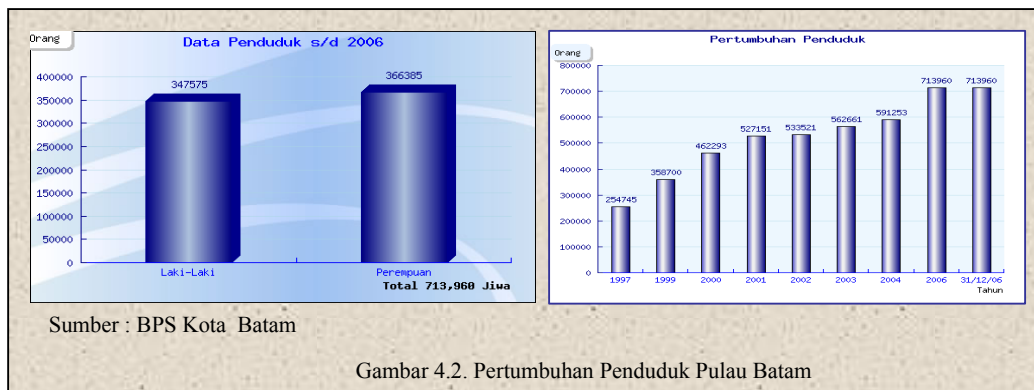
Sejak Pulau Batam dan beberapa pulau sekitarnya dikembangkan oleh Presiden Republik Indonesia menjadi daerah industri, perdagangan, alih kapal dan pariwisata menjadikan Kota Batam menarik bagi setiap pendatang.



Gambar 4.1. Orientasi Wilayah Studi Pulau Batam

Akibatnya terjadi arus migrasi ke Batam yang akhirnya meningkatnya laju pertumbuhan penduduk. Laju pertumbuhan penduduk dari hasil sensus penduduk pada tahun 2000 sebesar 12,87 %. Namun sejak diberlakukannya Perda Kota Batam

Nomor 2 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan pendaftaran dan pengendalian penduduk dalam daerah kota Batam. laju pertumbuhan penduduk Kota Batam dari tahun 2001 - 2005 menurun menjadi rata-rata sebesar 6 %. Penduduk Kota Batam berdasar tahun 2006 tercatat sebesar 713.960 jiwa. dari jumlah penduduk tersebut tersebar di 8 Kecamatan dan 51 Kelurahan, hanya penyebarannya tidak merata sehingga mengakibatkan kepadatan penduduk per km² di daerah bervariasi, dimana jumlah tersebut sebagian besar berdomisili di Pulau Batam yang menempati luas lahan sebesar 415 Km².



A. Kondisi Geografis

a. Letak

- 0°.25'29"LU - 1°15'00"LU
- 103°34'35" BT - 104°26'04" BT

b. Batas

Kota Batam berbatasan dengan

- Sebelah Utara : Selat Singapura
- Sebelah Selatan: Kecamatan Senayang
- Sebelah Barat : Kecamatan Karimun dan Moro, Kabupaten Karimun.
- Sebelah Timur : Kecamatan Bintan Utara

c. Geologi

Wilayah kota Batam seperti halnya Kecamatan-kecamatan di daerah Kepulauan Riau, juga merupakan bagian dari paparan *kontinental*. Pulau-pulau yang tersebar didaerah ini merupakan sisa-sisa erosi atau penyusutan dari daratan pra

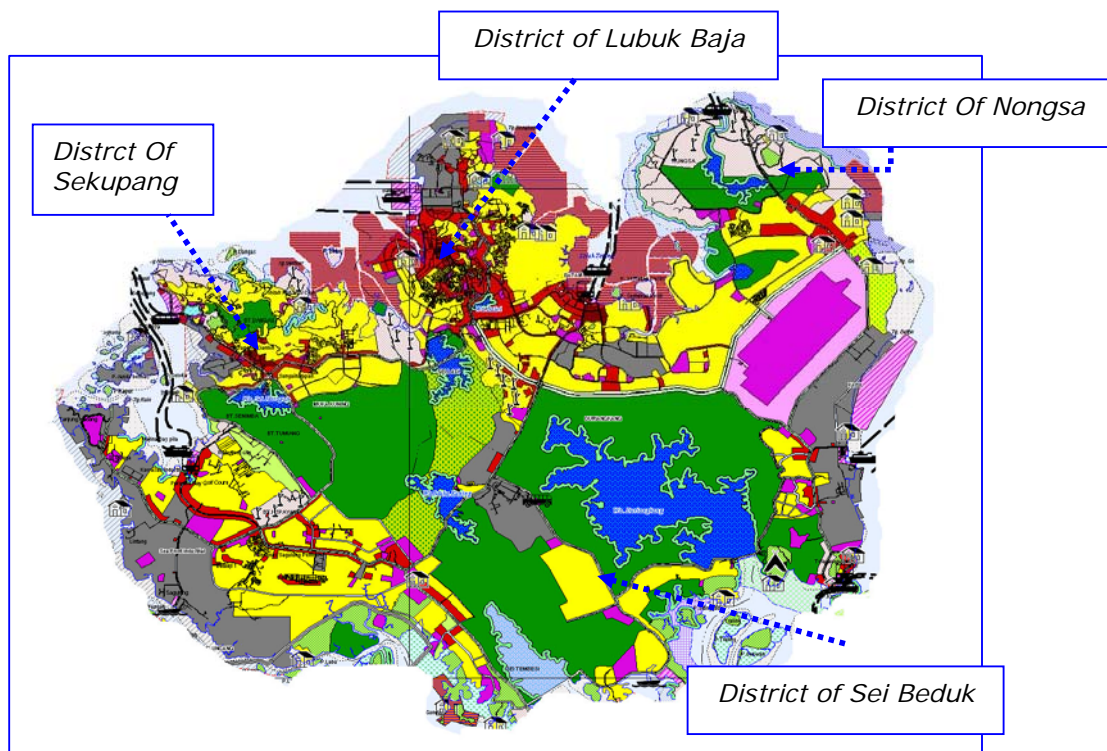
tersier yang membentang dari semenanjung malaysia / pulau Singapura di bagian utara sampai dengan pulau Moro dan Kundur serta Karimun di bagian selatan.

Permukaan tanah di kota Batam pada umumnya dapat digolongkan datar dengan variasi berbukit-bukit dengan ketinggian maksimum 160 m diatas permukaan laut.

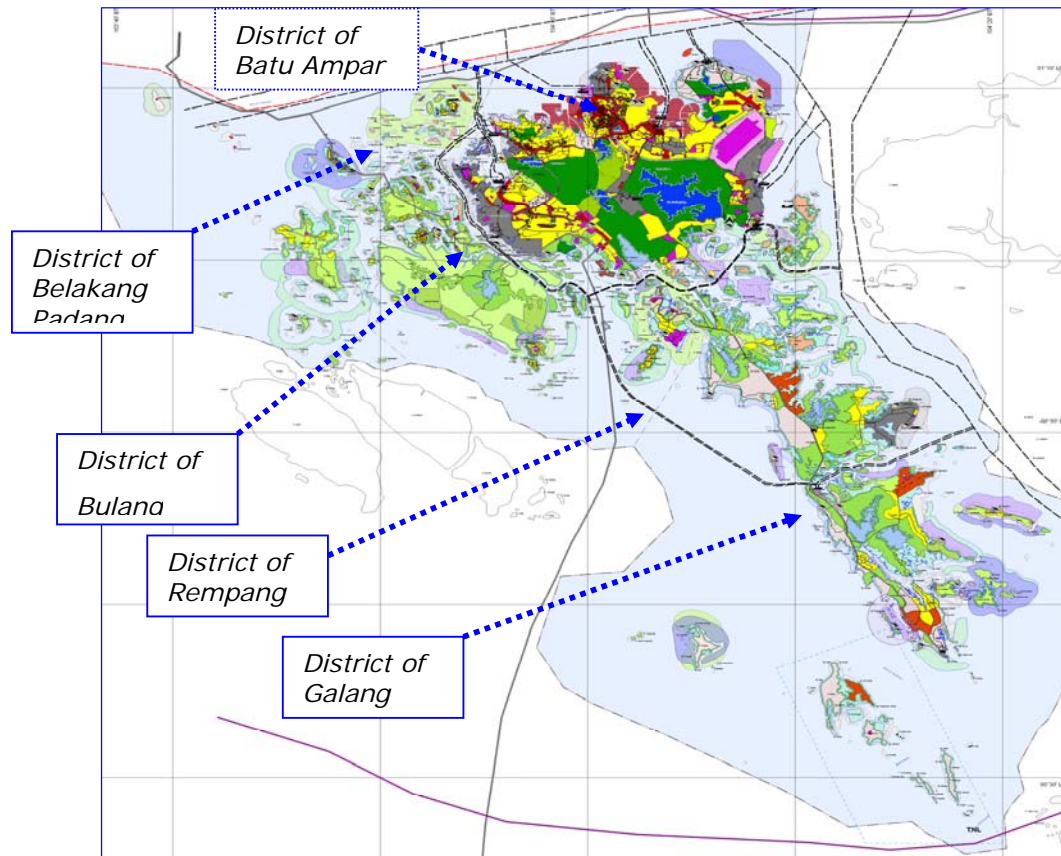
B. Pemerintahan

Pemerintahan Kota Batam dibentuk berdasarkan Peraturan pemerintah No.34 Tahun 1983 dan diresmikan pada tanggal 24 Desember 1983 yang bersifat Administratif. Keberadaan Kotamadya Batam adalah merupakan Implementasi atas dasar dekonsentrasi sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang No.5 tahun 1974 tentang pokok-pokok pemerintah daerah.

Motifasi dibentuknya Kotamadya Batam adalah dalam rangka peningkatan pelayanan masyarakat dan pembangunan wilayah tersebut sebagai akibat berkembangnya daerah pulau Batam untuk menjadi daerah Industri, Perdagangan, Alih kapal dan Pariwisata. Oleh sebab itu dengan adanya peningkatan status kecamatan Batam yang dulunya termasuk wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II kepulauan Riau menjadi wilayah tersendiri dalam bentuk Pemerintahan Kotamadya Administrasi Batam yang terdiri dari tiga Kecamatan. Dengan berlakunya Undang-undang No.53 Tahun 1999, maka Kotamadya Administratif Batam berubah menjadi daerah Otonom Kota Batam dengan membawahi 8 Kecamatan, dan 51 Kelurahan.



Gambar 4.3. Peta Batasan Wilayah studi



Gambar 4.4. Peta Administratif Kota Batam

Peta 1

Peta 2

Peta 3

Peta 4

C. Struktur Kota Batam

a. Garis Besar Guna Lahan Pulau Batam

Kawasan urban di Batam terdiri dari kota-kota atau kawasan-kawasan urban yang satu sama lain di pisahkan dengan jelas oleh buffer hijau dan di hubungkan satu dengan lainnya oleh jalan besar atau utama dengan ROW 100 meter atau ROW 50 meter. Orientasi ruang kota dan kegiatan ke dalam dan bukan ke jalan dengan ROW 100 meter dan 50 meter. Walaupun pada beberapa bagian terdapat rencana pengembangan kegiatan komersil yang berorientasi ke jalan-jalan tersebut.

Masing-masing kawasan urban tersebut memiliki fungsi dan peranan sendiri-sendiri antara lain :

1. Kawasan Komersil : Batam Center dan Nagoya.
2. Kawasan Industri : Kabil , Sekupang, dan Batamindo-Muka Kuning
3. Kawasan Permukiman : Kabil, Batu Ampar, Batam Centre, Sekupang, Muka Kuning, dan Tanjung Uncang.
4. Kawasan Pariwisata : Kabil, Nongsa, dan Sekupang

Tidak seperti kebanyakan pengembangan kota pulau, pengembangan Batam hampir tersebar di seluruh bagian pulau dan tidak terkonsentrasi di pantai-pantainya, bahkan jalan utama pulau telah terbangun sejak awal berada di tengah-tengah pulau, sehingga hampir seluruh bagian pulau dapat terakses dengan mudah

b. Perkembangan kawasan Perkotaan.

Batam adalah suatu pulau dengan tingkat pertumbuhan dan perkembangan yang pesat hampir di segala bidang. Kondisi ini memiliki pengaruh di dalam pertumbuhan dan pembentukan kawasan-kawasan urbannya. (kota-kotanya).

Secara umum Pulau Batam memiliki beberapa pusat kegiatan urban (kota) yang tersebar di beberapa area dengan jarak antara satu dengan lainnya bervariasi. Pusat-

pusat kegiatan urban ini ada yang besar dan ada pula yang kecil tergantung dari fungsinya, dan pada umumnya dihubungkan oleh jalan utama.

Diantara pusat-pusat kegiatan urban itu terdapat dua pusat yang cukup menonjol dan berjarak cukup dekat antara satu dengan lainnya. Kedua pusat itu adalah Batam Centre dan Nagoya.

Pada saat ini berbagai macam pusat kegiatan seperti industri, pariwisata, dan permukiman memiliki area pengembangan masing-masing, walaupun ada juga yang tersebar atau tidak terkonsentrasi pada wilayah khusus tersebut. Pola pengembangan yang terjadi ini timbul karena adanya konsesi-konsesi lahan yang telah dibuka tetapi belum semuanya di kembangkan

1. Daerah Komersil /Pusat-pusat kegiatan

- a. Batam centre

Wilayah Batam Centre di peruntukan bagi CBD (*central business district*) dengan di tunjang oleh kegiatan campuran seperti restoran, hiburan dan permukiman.saat ini kondisi kepadatan bangunan di wilayah Batam Centre sangat rendah, dengan hanya kantor Otorita Batam didukung bangunan penunjang seperti kantor pemerintahan, kantor swasta lainnya seperti bank dan lain-lain yang berfungsi untuk kegiatan sehari-hari sedangkan disekitarnya relatif masih kosong.

- b. Nagoya

Lain halnya dengan wilayah Nagoya yang lebih hidup, disini nampak sekali bahwa kegiatan utama adalah komersil dan campuran dengan di tunjang oleh permukiman yang tersebar merata di sekitarnya. Kondisi ini semakin di perkuat dengan pola penataan bangunan yang relatif dekat antara satu dengan yang lain, sehingga memudahkan pengunjung untuk mencapainya.

Secara umum pusat kegiatan komersil di Nagoya ini jauh lebih baik dibandingkan dengan Wilayah Batam Centre karena secara fisik wilayah ini telah sangat lengkap dengan segala prasarana serta fasilitas penunjang kegiatan suatu kota.

- c. Daerah Industri

Daerah industri di Pulau Batam ini tersebar dibeberapa wilayah yakni Sekupang, Kabil, Batu Ampar, dan Muka Kuning.Wilayah Kabil diperuntukan bagi industri berat, sedangkan wilayah Batu Ampar

diperuntukan bagi industri yang berhubungan dengan perminyakan, pada kenyataannya area Batu Ampar cukup padat berisi kegiatan industri. Muka Kuning diperuntukan industri dengan tingkat pencemaran sangat rendah. dibandingkan dengan wilayah industri lainnya Wilayah Batamindo-Muka Kuning ini paling baik. Penataan blok massa bangunan, zoning, sirkulasi transportasi, dan penataan lingkungan sangat baik.

d. Daerah permukiman

Secara umum Pulau Batam telah memiliki berbagai jenis /tipe perumahan yang dapat mengakomodasi kebutuhan penduduknya. Tipe perumahan yang ada disesuaikan dengan ukuran taraf hidup masyarakat Batam, baik lapisan bawah, menengah, dan lapisan masyarakat atas dengan harga yang bervariasi

Area permukiman di Pulau Batam hampir tersebar merata di seluruh wilayah pengembangan seperti dapat di temui di Sekupang, Batu Ampar, Batam Centre, Nongsa Dan lain-lain. Pada umumnya area permukiman ini membuka suatu kawasan hutan, untuk kemudian membangun suatu kompleks permukiman.

Kawasan permukiman itu banyak memiliki akses langsung menuju jalan utama sehingga menimbulkan keluhan dari pihak transportasi Batam, bahwa akan menimbulkan kemacetan dan kekacauan lalu lintas di jalan utama tersebut.

e. Daerah Pariwisata

Kawasan pariwisata lebih banyak berada di daerah pantai. Akibatnya daerah pantai yang berpotensi sebagai area rekreasi ini banyak yang telah menjadi milik suatu properti atau perorangan. Secara umum kawasan pariwisata yang berkembang di Pulau Batam ini lebih banyak di daerah pantai, sedangkan yang berada didalam pulau kurang berhasil. hal ini karena pulau Batam memang tidak memiliki suatu area yang benar-benar atraktif untuk dapat menarik pengunjung.

Wilayah penyebaran area pariwisata di Pulau Batam selain di Nongsa juga berada di wilayah Sekupang, Batu Ampar dan Batam Centre serta berada di wilayah pengembangan lainnya.

2. Prasarana Transportasi

A. Prasarana transportasi darat

Pembangunan jaringan jalan dari tahun ke tahun terus meningkat, terutama pada ruas jalan yang memerlukan peningkatan kapasitasnya. Peningkatan kapasitas dilakukan dengan penambahan jumlah lajur. Demikian pula dengan semakin berkembangnya penggunaan tata guna lahan baik untuk permukiman, perkantoran, maupun peruntukan lainnya. Sehingga tidak hanya penambahan jumlah lajur jalan pada jaringan jalan arteri, tetapi juga penambahan panjang jalan pada jaringan jalan kolektor maupun lokal. Sampai dengan tahun 2005 tercatat panjang jalan yang ada di Pulau Batam 1.087,78 km. sarana jalan yang ada 805,99 km dalam keadaan baik, kondisi rusak 68,92 km, kondisi sedang 148,46 km, dan dalam kondisi rusak berat 64,42 km. Prasarana transportasi darat lainnya adalah keberadaan terminal bus yang sejak awal telah ditetapkan bahwa untuk Pulau Batam tidak direncanakan untuk dibangun terminal bus oleh karena diharapkan bus-bus terus bergerak dan kembali ke pool-bus untuk pergantian awak bus dan perbaikan.



Gambar 4.5. Infrastruktur Jalan Kota Batam

Sarana dan prasarana transportasi merupakan bagian yang sangat penting di dalam menunjang kegiatan perekonomian wilayah Batam. Ketersediaan prasarana dan sarana perhubungan terutama jaringan jalan yang memadai akan sangat menentukan kinerja distribusi barang maupun jasa dari dan ke wilayah tersebut.

B. Prasarana Transportasi Laut

Sebagai wilayah yang berbentuk kepulauan, maka sangat besar ketergantungan pintu distribusi keluar dan masuk dalam menunjang berbagai aktifitas yang direncanakan di pulau tersebut

Terdapat tiga pelabuhan dengan fungsi sebagai pelabuhan penumpang maupun pelabuhan barang yaitu pelabuhan Sekupang, pelabuhan Batu Ampar, dan Pelabuhan Kabil

a. Pelabuhan Sekupang

Pelabuhan sekupang merupakan merupakan pelabuhan kedua saat ini berfungsi. Kegiatan utama adalah untuk melayani kapal angkut ferry untuk tujuan antar pulau dan luar negeri. Fungsi lain juga untuk melayani perdagangan umum dan sebagian kecil kegiatan industri, Pelabuhan ini mempunyai dermaga utama dan satu dermaga khusus untuk kapal ferry dilengkapi dengan terminal penumpang



Gambar 4.6. Prasarana Transportasi Laut Kota Batam

b. Pelabuhan Batu Ampar

Merupakan pelabuhan yang teramai di lengkapi dengan dua dermaga dan satu dermaga pinggiran dilengkapi dengan sarana navigasi. Pelabuhan ini mempunyai kapasitas 35.000 DWT dan panjang dermaga mencapai 1250 meter. Pelabuhan Batu Ampar ini mempunyai peran yang cukup tinggi.

c. Pelabuhan Kabil

Pelabuhan kabil direncanakan sebagai pelabuhan asia, saat ini memiliki satu buah dermaga dan pergudangan milik Pertamina Tongkang serta satu buah dermaga pelayaran rakyat yang dikelola DPC Perla. Kegiatan utama pelabuhan kabil adalah untuk melayani kapal milik Pertamina yang berstatus *Marine Base Supply*. Pada sisi selatan terdapat satu dermaga untuk melayani kapal ferry dengan tujuan daerah Tanjung Uban dan Tanjung Pinang.

d. Pelabuhan Ferry

Untuk melayani pergerakan penumpang antar pulau atau bahkan pergerakan internasional, terdapat beberapa lokasi terminal ferry, pada saat ini terdapat terminal ferry di Sekupang, batu Ampar, Nongsa poin Marina, Marina Waterfront City, dan pelabuhan ferry Internasional Batam Centre serta terminal ferry di Telaga Punggur.

C. Prasarana Transportasi Udara

Pulau batam sampai saat ini telah mempunyai sarana dan prasarana perhubungan sebagai titik-titik distribusi penunjang perekonomian dengan wilayah lain di luarnya. Sebagai fasilitas untuk kepentingan perhubungan udara telah mempunyai pelabuhan Udara Hang Nadim. Pelabuhan udara ini telah berfungsi sebagai pelabuhan udara internasional dengan kapasitas pesawat berbadan lebar dapat mendarat. Dengan panjang Runway 4000 meter x 45 m²

.serta dilengkapi berbagai fasilitas penunjang lainnya seperti *Passenger terminal Building*, *Cargo terminal Building*, *car park publik*, *car park taxi*, *Staf parking* dan lain sebagainya



Gambar 4.7. Prasarana Transportasi Udara Kota Batam

4.2 Pengumpulan Data

Sesuai dengan batasan studi dalam penelitian ini .bahwa wilayah studi berada di pulau Batam, yaitu penduduk yang berada *di hinterland* /pinggiran Kota Batam (Pulau Batam). yaitu di Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk, sebagai wilayah pinggiran kota dan sebagai daerah pusat kota di Kecamatan Lubuk Baja. Pada penelitian ini data untuk kepentingan analisa adalah berupa data primer dan data sekunder.Data primer dalam penelitian ini didapat dengan cara menyebar daftar pertanyaan /kuesioner kepada responden di 4 (empat) kecamatan yaitu: Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk, Kecamatan Lubuk Baja.Responden yang diambil tidak semua populasi yang ada tetapi menggunakan sampel yang proporsional sehingga tetap mencerminkan kondisi yang sebenarnya.

Untuk mendapatkan /menentukan jumlah sampel yang akan diambil, dilakukan survai pendahuluan, sampel diambil secara acak dari n sampel yang berada di 4 kecamatan yang dimaksud dengan memperhatikan golongan I (ekonomi menengah bawah) golongan II (ekonomi menengah) golongan III (ekonomi menengah atas). Hasil tersebut direkap dan di jumlah setiap variabel (pertanyaannya) kemudian di hitung n sampling untuk survai mewakili 4 kecamatan tersebut. Pada penelitian ini perbedaan hasil penaksiran dengan tolok ukur penafsiran adalah 10 % atau 0,1, dan Z score dengan taraf kepercayaan 95 % = 1,96 9tabel Z score), simpangan baku 1,02. Dari perhitungan sampel didapatkan jumlah sampel 399

responden. Dari proporsi golongan yang diperoleh hasil sampling random, maka didapatkan Gol I ada 24 , golongan II ada 8 , dan golongan III ada 5.

$$n \geq (1.02 \cdot 1.96)^2 / 0.1 = 399 \approx 400 \text{ responden}$$

jumlah sampel per golongan Misal Golongan III = $(5/37) \times 400 = 54$ begitu seterusnya untuk setiap golongan lainnya. Dari 400 responden tersebut dibagi dalam jumlah yang sama di setiap kecamatan, masing-masing tiap kecamatan ada 100 responden. Sedangkan untuk data sekunder berupa data gambaran umum wilayah penelitian, berbagai kebijakan pemerintah, studi-studi yang ada dan data-data lain yang berhubungan dengan penelitian dari Bappeko Kota Batam, Otorita Batam, dan berbagai instansi yang terkait. Data sekunder berguna sebagai pelengkap untuk analisa.

4.3 Karakteristik Wilayah Studi

4.3.1 Kecamatan Nongsa

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah RTRW) Kota Batam Tahun 2004 - 2014 Kecamatan Nongsa terdiri dari 8 kelurahan dengan luas wilayah 35.266,30 Ha (berdasar dari sumber peta dasar dari Bakosurtanal tahun 1994, peta Otorita Batam tahun 2000, dan citra satelit dari Lapan tahun 2002).

Batas- batas wilayah Kecamatan Nongsa sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Laut International, Negara malaysia.
- Sebelah selatan : Kecamatan Sei Beduk.
- Sebelah Barat : Kecamatan Lubuk Baja & Kecamatan Batu Ampar.
- Sebelah Timur : Kecamatan Bintan Utara dan Bintan Selatan

Kabupaten Kepulauan Riau.

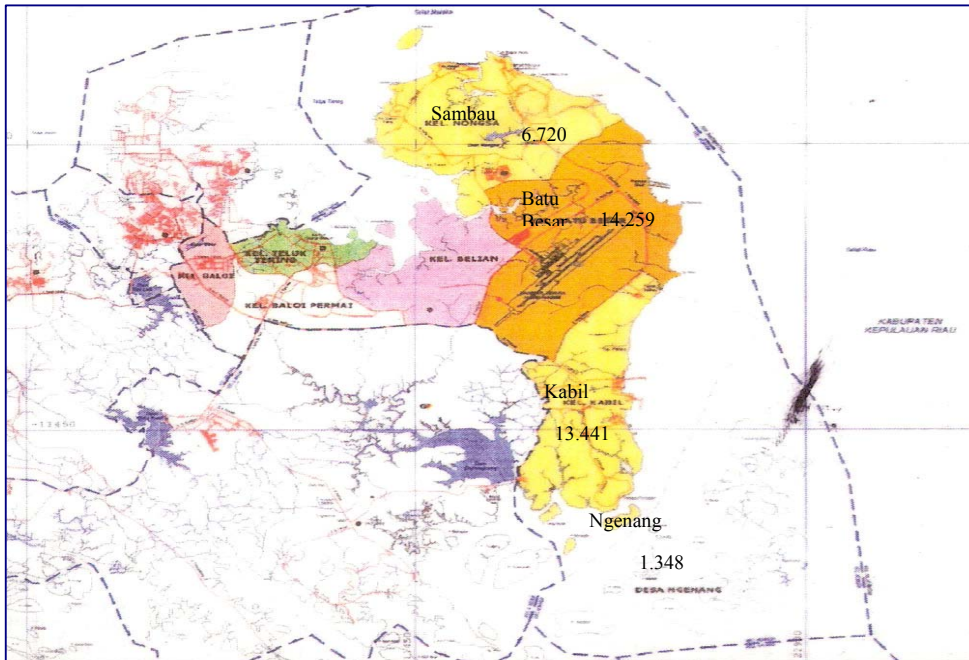
Kecamatan Nongsa merupakan salah satu wilayah administrasi Kota Batam, dulunya merupakan bagian dari wilayah Administrasi Kecamatan Batam Timur yang terdiri dari Kelurahan Nongsa, Kabil dan Ngenang serta sebagian wilayahnya adalah dari Kelurahan Sei Beduk. Berdasarkan undang-undang no 53 tahun 1999 maka dimekarkanlah jumlah kecamatan di Kota Batam dari tiga kecamatan berkembang menjadi delapan kecamatan yang salah satunya adalah kecamatan Nongsa. Kecamatan Nongsa terdiri dari empat kelurahan yaitu:

1. Kelurahan Ngenang
2. Kelurahan Kabil

3. Kelurahan Batu Besar

4. Kelurahan Sambau

Jumlah penduduk Kecamatan Nongsa dari hasil sensus Penduduk tahun 2000 sebanyak 35.768 jiwa, Sedangkan jumlah rumah tangga penduduk sebesar 10.794 rumah tangga, yang rata-rata perumahan tangga terdiri dari 3,13 jiwa penduduk. Penyebaran Penduduk Kecamatan Nongsa dari jumlah penduduk sebanyak 35.768 jiwa penyebarannya sebagai berikut:



Gambar 4.8 Penyebaran Penduduk Kecamatan Nongsa

Tabel 4.1 Luas wilayah dan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Nongsa Tahun 2005

No	Kelurahan	Luas Wilayah (Km ²)	Rumah Tangga	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk Per Km ²
1	Ngenang	70.18	562	1.348	19.2
2	Kabil	47.64	3836	13.441	282.1
3	Batu Besar	52.18	4729	14.259	273.3
4	Nongsa	66.62	1667	6.720	100.9
	JUMLAH	236.62	10.794	35.768	675.5

Sumber : BPS ,Bappeko Kota Batam Tahun 2006

Kedudukan Kecamatan Nongsa terhadap kota Batam adalah strategis, hal ini dilihat dari beberapa hal :

- Fungsi sebagai wilayah untuk pengembangan industri berat, daerah pariwisata dan permukiman adanya fungsi ini membawa konsekwensi bahwa arus penduduk

yang mengalir ke kawasan ini akan membutuhkan sarana dan prasarana pendukung yang akan berdampak pada percepatan perkembangan kawasan di Nongsa.

- b. Secara geografis Wilayah Nongsa merupakan pintu masuk Kota Batam dari bagian Timur Laut dapat dikatakan merupakan pintu gerbang utama bagi Kota Batam.
- c. Banyaknya para pengembang perumahan/ *property*, yang membangun perumahan di kawasan pinggiran Nongsa, tersebar di seluruh wilayah Nongsa, hal ini disebabkan bergairahnya industri berat di wilayah Kabil, serta dibangunnya berbagai fasilitas bangunan pemerintahan baru Propinsi Kepri gedung Polda Kepri, serta ditunjang berbagai hotel resort, lapangan golf, berada di kelurahan *hinterland* yakni Kelurahan Batu Besar.
- d. Kecamatan Nongsa mempunyai wilayah yang cukup besar dibandingkan dengan luas kecamatan lainnya yang ada di Pulau Batam. Pada tahun-tahun terakhir ini sarat dengan kegiatan pembangunan kegiatan perkotaan yang menarik penduduk untuk tinggal di kecamatan ini, seperti kegiatan industri, pariwisata, perdagangan, dan jasa serta pembangunan perumahan skala besar yang dikembangkan oleh pihak swasta. Kondisi ini menyebabkan wilayah Kecamatan Nongsa yang juga merupakan pusat pemerintahan Kota Batam banyak diminati penduduk untuk tinggal di Kecamatan Nongsa.

Adanya kawasan-kawasan permukiman baru itu yang memiliki akses langsung menuju jalan utama, sehingga menimbulkan keluhan dari pihak transportasi kota Batam, bahwa akan menimbulkan kemacetan dan kekacauan lalu lintas di jalan utama.

Secara umum sarana transportasi yang ada terdiri dari angkutan pribadi dan angkutan umum. (Bus dan Taxi) dan prasarana transportasi seperti jalan kondisi cukup baik, moda bus dalam jumlah dan frekuensi yang beroperasi pelayanan masih terbatas.

4.3.2 Hasil Diskripsi

Hasil diskripsi ini untuk menggambarkan hasil penelitian dari daerah studi di 4 kecamatan di Kota Batam yaitu di Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk, sebagai daerah pinggiran, dan Kecamatan Lubuk Baja. Sebagai daerah pusat kota. Adapun hasilnya sebagai berikut :

4.3.2.1 Lama tinggal Penduduk di Kecamatan Nongsa

Lama tinggal Penduduk Kecamatan Nongsa dari bergai golongan ekonomi masyarakat mereka tinggal lebih dari 5 tahun, namun ada juga yang tinggal kurang dari 5 tahun. prosentase terbesar yang tinggal lebih dari 15 tahun yaitu penduduk golongan I sebanyak 48,3 % dan penduduk golongan II dan III yaitu sebesar 32,5 %. Dan yang lama tinggal antara 10-15 tahun prosentase terbesar adalah penduduk golongan III sebesar 20 %, sedangkan penduduk golongan II 12,9 % serta penduduk golongan I sebesar 17,2 %. mereka yang tinggal 2 tahun prosentase terbesar penduduk golongan I mencapai 10,3 % adalah mereka adalah pendatang baru yang mengadu nasib ke Pulau Batam mencari kehidupan yang lebih baik.

Tabel 4.2 Lama Tinggal

Lama Tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 1 th	0	0,0 %	0	0,0 %	3	7,5 %	3	3 %
2 -3 th	3	10,3 %	3	9,7 %	2	5,0 %	8	8 %
3 -5 th	6	20,7 %	13	41,9 %	12	30 %	31	31 %
6-10 th	1	3,4 %	1	3,2 %	2	5,0 %	4	4 %
10-15 th	5	17,2 %	4	12,9 %	8	20 %	17	17 %
>15 th	14	48,3 %	10	32,3 %	13	32,5 %	37	37 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.2 Daerah asal responden

Penduduk Nongsa merupakan penduduk setempat atau pindahan dari kecamatan lain yang sudah lama menetap di wilayah tersebut. Dimana prosentase terbesar pada penduduk golongan II sebanyak 38,7 %, sedang penduduk golongan III sebanyak 35 %, serta penduduk golongan I sebesar 10,3 %. Sedangkan Penduduk yang berasal dari luar kota sebanyak 65 % yaitu pada penduduk golongan III , dan penduduk golongan II sebanyak 61,3 %.hal ini di pengaruhi daya tarik perkembangan di sektor industri dan jasa membuat daya tarik untuk tinggal di Kecamatan Nongsa jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan sebanyak 71 % penduduk Kecamatan Nongsa berasal dari luar kota.

Tabel 4.3 Daerah asal responden

Daerah Asal	Penduduk Golongan						Σ	%

Penduduk	I	%	II	%	III	%		
Kecamatan Nongsa	3	10,3 %	12	38,7 %	14	35 %	29	29 %
Luar kota	26	89,7 %	19	61,3 %	26	65 %	71	71 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.3 Status rumah yang di tempati

Status rumah yang di tempati penduduk di wilayah Nongsa sebagian besar adalah milik pribadi sebanyak 76 %, di samping itu status rumah yang di tempati ada yang berstatus sewa/kontrak sebanyak 19 %,ini terjadi paling banyak pada penduduk golongan I. Sedangkan penduduk tiap golongan yang menempati rumah pribadi untuk penduduk golongan I sebanyak 65,5 %, untuk penduduk golongan II sebanyak 70,97 %, sedang penduduk golongan III sebanyak 87,5 %.

Tabel 4.4 Status Rumah

Status Rumah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik Sendiri	19	65,5 %	22	70,97 %	35	87,5 %	76	76 %
Masih ikut Orang Tua	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0%
Milik orang Lain	0	0,0 %	0	0.0 %	0	0,0 %	0	0.0 %
Rumah dinas	0	0.0 %	0	0%	5	12,5 %	5	5,0 %
Sewa/kontrak	10	34,5 %	9	29,03 %	0	0.0 %	19	19,0%
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.4 Alasan memilih tempat tinggal

Diketahui bahwa alasan penduduk yang memilih tempat tinggal di Wilayah Nongsa dengan alasan harga rumah yang relatif murah untuk penduduk golongan III sebanyak 37,5 % selain itu strategis untuk membuka usaha dan lokasi dekat dengan jalan raya dan dilewati rute angkutan umum. Bagi penduduk golongan II dengan alasan memilih tempat tinggal karena harga rumah relatif murah sebanyak 61,3 % .dan bagi penduduk golongan I alasan mereka memilih tempat tinggal di wilayah ini karena harga yang relatif murah sebesar 41,6 %.

Tabel 4.5 Alasan Memilih tempat Tinggal

Alasan Memilih tempat Tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

Lokasi dekat jalan raya	4	13,8 %	5	16,1 %	11	27,5 %	20	20 %
Dilewati rute Angkutan umum	5	17,2 %	5	16,1 %	7	17,5 %	17	17 %
Harga relatif murah	12	41,6 %	19	61,3 %	15	37,5 %	46	46 %
Strategis untuk membuka usaha	8	27,6 %	2	6,5 %	7	17,5 %	17	17 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.5 Luas bangunan yang ditempati

Luas bangunan yang di tempati penduduk golongan I yang paling banyak yaitu $\leq 45 \text{ m}^2$, dengan prosentase 48,3 %, untuk penduduk golongan II sebanyak 35,5 %, serta penduduk golongan III sebanyak 22,5 % .sedang yang menempati rumah dengan luas bangunan 100-200 m^2 penduduk golongan II sebanyak 12,9 %, dan penduduk golongan III sebanyak 17,5 %.

Tabel 4.6 Luas Bangunan

Luas bangunan tempat tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
>45 m^2	14	48,3 %	11	35,5 %	9	22,5 %	34	34 %
54-90 m^2	12	41,4 %	16	51,6 %	24	60 %	52	52 %
100-200 m^2	3	10,3 %	4	12,9 %	7	17,5 %	14	14%
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.6 Jenis rumah yang ditempati

Rumah yang ditempati penduduk yang tinggal di Wilayah Nongsa, rata-rata jenis rumah yang di tempati adalah rumah permanen sebanyak 91 %. Jika dilihat dari masing-masing golongan untuk penduduk golongan I jenis rumah permanen sebanyak 69 %, dan penduduk golongan II dan III semua menempati rumah permanent, disamping itu ada juga yang jenis rumah semi permanen yang banyak di tempati penduduk golongan I sebanyak 31 % mereka yang tinggal di perkampungan penduduk dengan membuka usaha galian pasir laut dan usaha batako.

Tabel 4.7 Jenis Rumah yang di tempati

Jenis Rumah yang di tempati	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Rumah permanent	20	69 %	31	100 %	40	100%	91	91,0 %
Semi permanent	9	31 %	0	0,0 %	0	9,0%	9	9.0 %
Rumah sementara	0	0.0 %	0	0,0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.7 Jumlah Anggota Keluarga

Jumlah anggota keluarga di wilayah Nongsa yang berusia ≥ 7 tahun penduduk golongan I sebanyak 48,3 % dengan anggota keluarga 4 orang, sedang penduduk golongan II sebanyak 54,8 % dengan anggota keluarga 4 orang. Dan penduduk golongan III dengan anggota keluarga sebanyak 4 orang prosentasenya 47,5 %.. Bahwa rata-rata jumlah anggota keluarga di Kecamatan Nongsa 3,73 orang.

Tabel 4.8 Jumlah Anggota Keluarga usia ≥ 7 Tahun

Anggota Keluarga usia ≥ 7 Tahun	Penduduk Golongan						Σ	Jumlah orang
	I	%	II	%	III	%		
1	2	6,9 %	0	0,0 %	2	5,0 %	4	4
2	2	6,9 %	2	6,5 %	2	5,0 %	6	12
3	8	27,6 %	6	19,4 %	9	22,5 %	23	69
4	14	48,3 %	17	54,8 %	19	47,5 %	50	200
5	3	10,3 %	4	12,9 %	7	17,5 %	14	70
6	0	0,0 %	2	6,5 %	1	2,5 %	3	18
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	373
Rata-rata								3.73

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.8. Tingkat pendidikan Anggota Keluarga

Tingkat pendidikan anggota keluarga bagi penduduk golongan I, II dan III sebagian besar tingkat pendidikannya SMA,yaitu untuk penduduk golongan I sebanyak 44,8 % dan penduduk golongan II sebanyak 48,4 % serta penduduk golongan III sebanyak 52,5 %,sedangkan yang berpendidikan sarjana di Kecamatan Nongsa sebanyak 10 %.Jika di lihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka tingkat pendidikan anggota keluarga di Kecamatan Nongsa adalah SMA dengan prosentase 49 %.

Tabel 4.9 Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

SD	2	6,9 %	1	3,2 %	1	2,5 %	4	4. %
SMP	11	37,9 %	10	32,3 %	11	27,5 %	32	32 %
SMA	13	44,8 %	15	48,4 %	21	52,5 %	49	49 %
Sarjana	1	3,4 %	4	12,9 %	5	12,5 %	10	10 %
Pasca Sarjana	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
Lainnya	2	6,9 %	1	3,2 %	2	5,0 %	5	5 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.9 Jenis Pekerjaan Penduduk

Berdasarkan jenis pekerjaan penduduk di Kecamatan Nongsa, penduduk yang bekerja sebagai pegawai swasta untuk golongan III sebanyak 57,5 %, untuk penduduk golongan II sebanyak 35,5 %, dan untuk penduduk golongan I sebanyak 62,1 %. Dan penduduk yang bekerja sebagai pegawai negeri untuk golongan I sebanyak 13,8 %, penduduk golongan II sebanyak 29 %, dan penduduk golongan III sebanyak 25 %. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka jenis pekerjaan yang paling banyak yaitu sebagai pegawai swasta dengan prosentase 52 %, hal ini salah satu sebab menariknya Kota Batam sebagai daerah industri yang selalu menyerap tenaga kerja dan khususnya daerah Nongsa yang ditunjang tumbuhnya industri berat, dan ditunjang adanya proyek-proyek oleh para pengembang/jasa property.

Tabel 4.10 Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negeri	4	13,8 %	9	29 %	10	25 %	23	23 %
Pegawai Swasta	18	62,1 %	11	35,5 %	23	57,5 %	52	52 %
ABRI	1	3,4 %	2	6,5 %	1	2,5 %	4	4.0 %
Wiraswasta	0	0.0 %	2	6,5 %	2	5,0 %	4	4.0 %
Petani	1	3,4 %	0	0.0 %	0	0.0 %	1	1.0 %
Lainnya	5	17,2 %	7	22,6 %	4	10 %	16	16.0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.10 Jumlah Pendapatan Perbulan

Jumlah pendapatan keluarga di Kecamatan Nongsa untuk penduduk golongan I dengan jumlah pendapatan sebesar Rp. 500.000 – Rp.999.000 sebanyak 13,8 %, yang berpenghasilan Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000 sebesar 86,2 %. Penduduk golongan II dengan penghasilan Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000 sebanyak 83,9 %.

sedangkan penduduk golongan III yang berpenghasilan Rp.2.000.000 – Rp.2.999.000 sebanyak 45 % serta yang berpenghasilan \geq Rp.3.000.000 sebanyak 15 % .

Tabel 4.11 Pendapatan Perbulan

Jumlah Pendapatan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
500.000 -999.000	4	13,8 %	0	0,0 %	0	0.0 %	2	2,0 %
1.000.000 - 1.499.000	25	86,2 %	26	83,9 %	1	2,5 %	53	53 %
1.500.000 - 1.999.000	0	0.0 %	2	6,5 %	15	37,5 %	17	17 %
2.000.000 - 2.999.000	0	0.0 %	3	9,7 %	18	45 %	21	21 %
>3.000.000	0	0.0 %	0	0.0 %	6	15 %	6	6.0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	60	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.11 Jumlah kepemilikan Sepeda Motor

Berdasarkan kepemilikan sepeda motor, penduduk Nongsa golongan I belum memiliki sepeda motor 93,1 %. Sedangkan bagi penduduk golongan II yang memiliki 1 buah sepeda motor sebanyak 80,6 %, untuk penduduk golongan III sebanyak 87,5 %. Sedangkan untuk penduduk golongan II yang memiliki 2 sepeda motor sebanyak 12,9 % serta penduduk golongan III sebanyak 10,5 %.

Tabel 4.12 Kepemilikan Sepeda Motor

Jumlah kendaraan roda dua	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	27	93,1 %	2	6,5 %	0	0.0 %	29	29%
1	1	6,9 %	25	80,6 %	35	87,5 %	62	62 %
2	0	0.0 %	4	12,9 %	4	10,0 %	8	8,0 %
3	0	0.0 %	0	0.0 %	1	2,5 %	1	1,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.12 Jumlah Kepemilikan Mobil

Berdasarkan kepemilikan mobil, penduduk Nongsa golongan I sebesar 96,6 % belum memiliki mobil sedang yang memiliki mobil sebanyak 3,4 %, untuk penduduk golongan II sebanyak 58,1 %, belum memiliki mobil sedang yang memiliki 1 buah mobil sebanyak 41,9 %. dan penduduk golongan III sebanyak 85 %. Bahwa kepemilikan kendaraan mobil maupun sepeda motor sangat dirasakan sekali bagi penduduk Kota Batam umumnya, selain untuk menunjang aktifitas sehari-hari bagi para pekerja bisnis/wiraswasta. dan pada khususnya untuk penduduk di Nongsa.

Tabel 4.13 Kepemilikan Mobil

Jumlah mobil	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	28	96,6 %	18	58,1 %	1	2,5 %	47	47 %
1	1	3,4 %	13	41,9 %	34	85 %	48	48 %
2	0	0,0 %	0	0,0 %	3	7,5 %	3	3,0 %
3	0	0,0 %	0	0,0 %	2	5,0 %	2	2,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.13 Maksud Perjalanan Sehari-hari Utama

Maksud perjalanan sehari-hari / utama bagi penduduk di Nongsa adalah sebagian besar adalah bekerja. Untuk penduduk golongan I sebanyak 62,1 %, Penduduk golongan II sebanyak 48,4 % dan penduduk golongan III sebanyak 60,0 %. Selain bekerja tujuan perjalanan yang lain dari berbagai golongan ekonomi penduduk seperti untuk sekolah sebanyak 29 %, untuk tujuan belanja sebanyak 8 %, serta untuk kegiatan sosial sebanyak 6 %.

Tabel 4.14 Maksud Perjalanan

Maksud perjalanan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	18	62,1 %	15	48,4 %	24	60,0 %	56	57 %
Kesekolah/kuliah	7	24,1 %	11	35,5 %	11	27,5 %	29	29 %
Berbelanja	1	3,4 %	3	9,7 %	4	10,0 %	8	8,0 %
Kegiatan sosial lainnya	3	10,3 %	2	6,5 %	1	2,5 %	6	6,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.1.14 Jarak dari rumah ke tempat Bekerja/ Sekolah

Penduduk di Kecamatan Nongsa golongan I yang menempuh jarak perjalanan 1-5 km untuk tujuan bekerja atau sekolah 51,7 %. Selain itu yang menempuh jarak 5-10 km juga cukup banyak 31 %. Dimana lokasi bekerja/sekolah sebagian masih berada di Nongsa sendiri tepatnya di daerah Industri Kabil dan Batu Besar, dan Belian. dan yang lain tersebar di luar Kecamatan Nongsa. Dan yang melakukan perjalanan sejauh > 10 km untuk penduduk golongan II sebanyak 12,9 %, serta untuk penduduk golongan III sebanyak 17,5 %.

Tabel 4.15 Jarak dari Rumah ke tempat kerja/sekolah

Jarak dari rumah ke tmt kerja/sekolah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

500 – 1 km	1	3,4 %	1	3,2 %	2	5,0 %	4	4,0 %
1 – 5 km	15	51,7 %	11	35,5 %	13	32,5 %	39	39 %
5 – 10 km	9	31,0 %	15	48,4 %	18	45,0%	42	42 %
>10 km	4	13,8 %	4	12,9 %	7	17,5 %	15	15 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.15 Lama waktu perjalanan Ke tempat Kerja/Sekolah

Lama perjalanan untuk menuju ke tempat kerja atau sekolah maupun ke tempat tujuan lain di pengaruhi oleh jarak yang di tempuh dan moda yang digunakan. Waktu yang di tempuh untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I ke tempat aktifitas sehari-hari menempuh perjalanan 30-40 menit sebesar 20,7 %, penduduk golongan II sebesar 29 %, serta penduduk golongan III sebesar 20 %. Waktu untuk menempuh perjalanan 20-30 menit golongan I sebesar 31 %, bagi penduduk golongan II sebesar 29 %, dan penduduk golongan III sebesar 35 %.

Tabel 4.16 Lama waktu perjalanan

Lama waktu dari rumah ke lokasi kerja/sekolah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	5	17,2 %	7	22,6 %	10	25,0 %	22	22 %
20- 30 menit	9	31,0 %	9	29,0 %	14	35,0 %	32	32 %
30 -40 menit	6	20,7 %	9	29,0 %	8	20,0 %	23	23 %
40 -60 menit	7	24,1 %	3	9,70 %	6	15,0 %	16	16 %
lainnya	2	6,9 %	3	9,70 %	2	5,0 %	7	7,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.16 Moda Yang di Gunakan

Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I yang menggunakan kendaraan roda 2 sebanyak 10,3 %, dan menggunakan angkutan umum 89,7 %. Untuk penduduk golongan II sebanyak 25,8 % menggunakan kendaraan Mobil, dan yang menggunakan sepeda motor 64,5 %. Penduduk golongan III yang menggunakan mobil sebanyak 55 % dan menggunakan sepeda motor sebanyak 36 %.

Tabel 4.17 Moda yang digunakan

Moda yang digunakan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kendaraan roda 2	3	10,3 %	20	64,5 %	13	32,5 %	36	36 %
Kendaraan roda 4	0	0,0 %	8	25,8 %	22	55,0 %	30	30 %
Angkutan umum	26	89,7 %	3	9,7 %	3	7,5 %	32	32 %
lainnya	0	0,0%	0	0,0 %	2	5,0 %	2	2,0 %

JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %
--------	----	-------	----	-------	----	-------	-----	-------

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.17 Alasan Menggunakan kendaraan Pribadi

Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk di Kecamatan Nongsa sebagian besar menggunakan kendaraan sepeda motor 36 % dan mobil pribadi 30 %, dan angkutan umum 32 %. Alasan mereka baik penduduk golongan I, golongan II, golongan III, karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman dan bebas.dengan prosentase 67 % mereka menyatakan pendapatnya.

Tabel 4.18 Alasan menggunakan kendaraan pribadi

Alasan menggunakan kendaraan pribadi	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	3	10,3 %	5	16,1 %	5	12,5 %	13	13 %
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	7	24,1 %	2	6,5 %	10	25 %	19	19 %
Lebih hemat/nyaman/aman/bebas	19	65,5 %	24	77,4 %	24	60 %	67	67 %
Route angkutan tdk ada yg ketempat tujuan	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
Prestise/profesi	0	0.0 %	0	0.0 %	1	2,5 %	1	1.0 %
Pelayanan angkutan umum kurang baik	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.2.18 Biaya Transportasi

Biaya transportasi yang dikeluarkan tergantung dari moda yang digunakan, jarak perjalanan yang di tempuh. Bahwa biaya yang dikeluarkan penduduk golongan I untuk transportasi kurang dari Rp.200.000 mereka bekerja dengan lokasi tempat tinggal yang berdekatan dengan lokasi tempat kerja ,sebanyak 79,3 %. Penduduk golongan II biaya yang di dikeluarkan untuk transportasi sebesar Rp.200.000 – Rp.500.000 sebanyak 54,8 %, dan untuk penduduk golongan III sebanyak 2,5 % mengeluarkan biaya transportasi lebih dari Rp.800.000 – Rp.1.000.000 per bulan.

Tabel 4.19 Biaya Transportasi

Biaya transportasi	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< Rp .200 rb	23	79,3 %	14	45,2 %	17	42,5 %	54	54 %
Rp.200 rb – 500 rb	5	17,2 %	17	54,8 %	17	42,5 %	39	39 %
Rp. 550 rb – 750 rb	1	3,4 %	0	0,0 %	5	12,5 %	6	6.0 %
Rp. 800 rb – 1 juta	0	0.0 %	0	0.0 %	1	2,5 %	1	1.0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

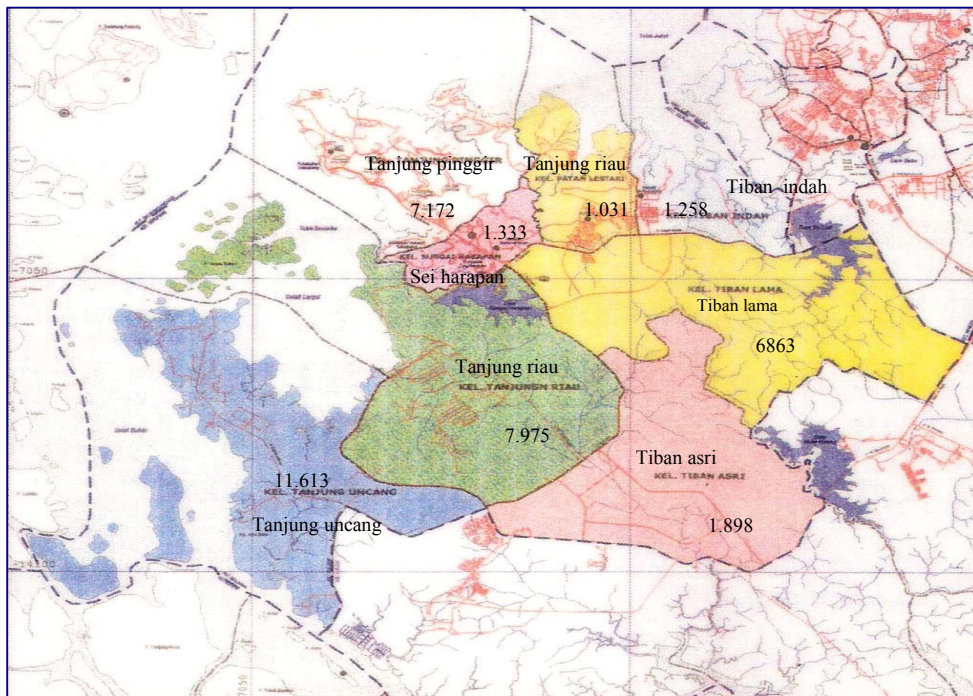
4.3.3 Kecamatan Sekupang

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Batam Tahun 2004 -2014 Kecamatan Sekupang terdiri dari 8 kelurahan dengan luas wilayah 19.565,60 Ha (berdasar dari sumber peta dasar dari Bakosurtanal tahun 1994, peta Otorita Batam tahun 2000, dan citra satelit dari Lapan tahun 2002).

Batas Kecamatan Sekupang sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Laut Singapura.
- Sebelah selatan : Kecamatan Sei Beduk.
- Sebelah Barat : Kecamatan Belakang Padang.
- Sebelah Timur : Kecamatan Nongsa.

Laju pertumbuhan penduduk Kecamatan Sekupang pada tahun 2005 sebesar 0,61 %. Dengan kepadatan penduduk setiap km² 1287 jiwa dan rata- rata penduduk per rumah tangga 3 jiwa/KK.



Sumber : Bappeko Batam

Gambar 4.9 Penyebaran penduduk Kecamatan Sekupang

Tabel 4.20 Luas wilayah dan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Sekupang Tahun 2005

No	Kelurahan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk	Rumah Tangga	Kepadatan Penduduk Per Km ²
1	Tanjung Uncang	29,00	11.613	3334	400
2	Tanjung riau	16,00	7.975	1768	498
3	Tiban Asri	16,00	59.234	21853	3.702
4	Tiban lama	13,00	1.898	6863	1898
5	Tiban Indah	10,00	1.258	3029	1258
6	Patam Lestari	10,00	1.031	3029	1031
7	Sei Harapan	7,00	1.333	2616	1333
8	Tanjung Pinggir	10,00	7.172	61244	717
	JUMLAH	111,00	142.895	43.791	1287

Sumber : BPS ,Bappeko Kota Batam Tahun 2006

Berdasarkan kebijakan yang ada dalam RTRW Kota Batam, Kecamatan Sekupang adalah kedudukannya sangat strategis, seperti pusat pelayanan industri. Lokasi yang sangat strategis adanya pelabuhan laut sebagai salah satu pintu gerbang masuk ke Pulau Batam dari Utara .Mengingat wilayah Sekupang selain untuk kegiatan industri,di bidang lain seperti jasa, pariwisata, dan perdagangan, serta permukiman membuat daya tarik penduduk untuk tinggal di wilayah ini.dengan adanya dukungan industri ini, hal ini menarik pihak swasta seperti pengembang perumahan banyak yang membangun kawasan perumahan untuk memenuhi kebutuhan akan rumah tinggal. Kawasan pengembangan sekupang merupakan kepadatan yang cukup tinggi.

Sarana transportasi yang ada di wilayah Sekupang seperti halnya di Kota Batam terdiri dari angkutan umum dan angkutan pribadi. Berbagai moda sarana transportasi tersebut memiliki rute pergerakan rute antar wilayah seperti kawasan sekupang dengan pusat kota dan sekupang dengan wilayah sekitarnya. prasarana transportasi seperti jalan kondisi cukup baik, moda bus dalam jumlah dan frekuensi yang beroperasi pelayanan masih terbatas.

4.3.3.1 Lama Tinggal Penduduk Kecamatan Sekupang

Lama tinggal Penduduk Kecamatan Sekupang dari berbagai golongan ekonomi masyarakat yang tinggal lebih 3-5 tahun sebanyak 26 % untuk penduduk golongan I,penduduk golongan II masing-masing sebesar 20,7 % dan 32,3 %, dan penduduk golongan III sebanyak 25 %.jika dilihat secara keseluruhan bahwa lama

tinggal penduduk Kecamatan Nongsa lebih dari 15 tahun, dengan prosentase sebesar 37 %.

Tabel 4.21 Lama Tinggal

Lama Tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 1 th	0	0,0 %	0	0,0 %	2	5,0 %	2	2,0 %
2 -3 th	2	6,9 %	2	6,50 %	2	5,0 %	6	6,0 %
3 -5 th	6	20,7 %	10	32,3 %	10	25,0 %	26	26,0 %
6-10 th	2	6,9 %	4	12,9 %	3	7,50 %	9	9,0 %
10-15 th	5	17,2 %	5	16,1 %	10	25,0 %	20	20,0 %
>15 th	14	48,3 %	10	32,3 %	13	32,5 %	37	37,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa data 2007

4.3.3.2 Daerah Asal responden

Penduduk Sekupang merupakan penduduk setempat atau pindahan kecamatan lain yang sudah lama menetap di wilayah tersebut. dimana untuk penduduk golongan III sebesar 35 %, sedang penduduk golongan II sebanyak 38,7 %, Sedangkan Penduduk yang berasal dari luar kota sebanyak 65 % yaitu pada penduduk golongan III, dan untuk penduduk golongan II sebanyak 61,3 %. dan penduduk golongan I sebanyak 89,7 %. hal ini di pengaruhi daya tarik perkembangan di sektor industri dan jasa di daerah sekupang ,membuat daya tarik untuk tinggal di Kecamatan sekupang tersebut.

Tabel 4.22 Daerah Asal Responden

Daerah Asal Penduduk	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kecamatan sekupang	3	10,3 %	12	38,7 %	14	35 %	29	29 %
Luar kota	26	89,7 %	19	61,3 %	26	65 %	71	71 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.4 Status rumah Yang di Tempati

Status rumah yang di tempati penduduk di wilayah Sekupang sebagian besar adalah milik sendir sebanyak 82 %. Bagi penduduk golongan I status kepemilikan rumah milik sendiri sebanyak 72,4 %, bagi penduduk golongan II sebanyak 87,5

% .Bahwa Penduduk golongan I yang sewa/kontrak rumah adalah keluarga yang belum mampu membeli rumah sendiri Sebanyak 27,6 %.

Tabel 4.23 Status Rumah

Status Rumah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik Sendiri	21	72,4 %	26	83,87%	35	87,5 %	82	82,0 %
Rumah dinas	0	0.0 %	0	0.0 %	5	12,5 %	5	5,0 %
Sewa/kontrak	8	27,6 %	5	16,13 %	0	0 %	13	13,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.5 Alasan memilih tempat tinggal

Diketahui bahwa alasan penduduk yang memilih tempat tinggal di Wilayah Sekupang dengan alasan harga rumah yang relatif murah untuk penduduk golongan III yang menjawab sebanyak 30 % Bagi penduduk golongan II dengan alasan harga rumah relatif murah, dengan prosentase 32,3 %, dan bagi penduduk golongan I alasan mereka memilih tempat tinggal di wilayah ini karena strategis untuk buka usaha prosentasenya 37,9 %, dan harga rumah/tanah/sewa relatif murah prosentase 31 %.

Tabel 4.24 Alasan Memilih tempat Tinggal

Alasan Memilih tempat Tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Lokasi dekat jalan raya	3	10,3 %	7	22,6 %	10	25 %	20	20 %
Dilewati rute Angkutan umum	6	20,7 %	8	25,8 %	9	22,5 %	23	23 %
Harga relatif murah	9	31,0 %	10	32,3 %	12	30,0 %	31	31 %
Strategis untuk membuka usaha	11	37,9 %	6	19,4 %	9	22,5 %	26	26 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.6 Luas bangunan yang ditempati

Luas bangunan yang di tempati penduduk golongan I dengan luas bangunan lebih kecil sama dengan 45 m² dengan prosentase 27,6 %, Untuk penduduk golongan II sebanyak 64,5 % menempati tanah dan bangunan tipe 54-90 m² dan untuk penduduk golongan III sebanyak 70 %. sedang yang menempati rumah dengan luas bangunan 100-200 m² penduduk golongan II sebanyak 25,8 %.

Tabel 4.25 Luas Bangunan

Luas bangunan tempat tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
>45 m ²	8	27,6 %	3	9,7 %	2	5,0 %	13	13,0 %
54-90 m ²	20	69 %	20	64,5 %	28	70,0 %	68	68 %
100-200 m ²	1	3,4 %	8	25,8 %	8	20,0 %	20	20 %
250-400 m ²	0	0,0 %	0	0,0 %	2	5,0 %	2	2,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.7 Jenis Rumah Yang ditempati

Rumah yang ditempati penduduk yang tinggal di wilayah Sekupang, rata-rata adalah jenis rumah permanen dengan prosentase sebanyak 89 %, jika dilihat dari masing – masing golongan untuk penduduk golongan I sebanyak 65,5 %, dan untuk penduduk golongan II sebanyak 96,8 %, namun ada juga tipe perumahan mereka yang semi permanen ini banyak di jumpai pada rumah penduduk golongan I sebanyak 34,5 %.

Tabel 4.26 Jenis Rumah yang di tempati

Jenis Rumah yang di tempati	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Rumah permanent	19	65,5 %	30	96,8 %	40	100 %	89	89,0 %
Semi permanent	10	34,5 %	1	3,2 %	0	0,0 %	11	11,0 %
Rumah sementara	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.8 Jumlah Anggota Keluarga

Jumlah anggota keluarga di wilayah Sekupang yang berusia ≥ 7 tahun penduduk golongan I sebanyak 44,8 % dengan anggota keluarga 4 orang. Sedang penduduk golongan II sebanyak 41,9 % dengan anggota keluarga 4 orang. Dan penduduk golongan III dengan anggota keluarga sebanyak 4 orang prosentasenya 45 %. Penduduk golongan I yang mempunyai 5 anggota keluarga sebanyak 10,3 %, serta penduduk golongan III dengan 5 anggota keluarga 17,5 %. Bahwa rata-rata jumlah anggota keluarga di Kecamatan Sekupang 3.6 orang.

Tabel 4.27 Jumlah Anggota Keluarga usia ≥ 7 Tahun

Penduduk Golongan			

Anggota Keluarga usia \geq 7 Tahun	I	%	II	%	III	%	Σ	Jumlah orang
1	2	6,9 %	0	0,0 %	2	5,0 %	4	4
2	3	10,3 %	4	12,9 %	3	7,5 %	10	20
3	8	27,6 %	8	25,8 %	9	22,5 %	25	75
4	13	44,8 %	13	41,9 %	18	45 %	44	176
5	3	10,3 %	4	12,9 %	7	17,5 %	14	70
6	0	0,0 %	2	6,5 %	1	2,5 %	3	18
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	363
Rata-rata								3.63

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.9 Tingkat pendidikan Anggota Keluarga

Tingkat pendidikan anggota keluarga bagi penduduk golongan I, II dan III sebagian besar tingkat pendidikannya SMA, yaitu untuk penduduk golongan I sebanyak 58,6 % dan penduduk golongan II sebanyak 64,5 % serta penduduk golongan III sebanyak 55 %.sedangkan yang berpendidikan sarjana di Kecamatan Sekupang untuk penduduk golongan III sebanyak 22,5 %. Jika di lihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka tingkat pendidikan anggota keluarga di Kecamatan Sekupang adalah SMA dengan prosentase 59,0 %.

Tabel 4.28 Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
SD	2	6,9 %	1	3,2 %	1	2,5 %	4	4,0 %
SMP	10	34,5 %	8	25,8 %	8	20 %	26	26 %
SMA	17	58,6 %	20	64,5 %	22	55 %	59	59%
Sarjana	0	0,0%	2	6,5 %	9	22,5 %	11	11 %
Pasca Sarjana	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Lainnya	0	0,0 %	0	0,0 %	0	5,0 %	0	0,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3. 10 Jenis Pekerjaan Penduduk

Berdasarkan jenis pekerjaan penduduk di Kecamatan Sekupang penduduk yang bekerja sebagai pegawai swasta untuk penduduk golongan III sebanyak 70 % , penduduk golongan II sebanyak 58,06 %,dan penduduk golongan I sebanyak 89,7 % dan pekerjaan sebagai wiraswasta sebanyak 6,5 % untuk penduduk golongan II. Dan untuk penduduk golongan II yang bekerja sebagai pegawai negeri sebanyak 29

%, golongan III sebanyak 22,5 %. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka jenis pekerjaan yang paling banyak yaitu sebagai pegawai swasta dengan prosentase 72 %, hal ini salah satu sebab menariknya Kota Batam sebagai daerah industri yang selalu menyerap tenaga kerja dan khususnya daerah Sekupang yang ditunjang tumbuhnya indusri berat,dan jasa/perdagangan serta pemukiman baru yang di buka oleh investor swasta.

Tabel 4.29 Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negri	1	3,4 %	9	29 %	9	22,5%	19	19 %
Pegawai Swasta	26	89,7 %	18	58,06 %	28	70 %	72	72%
ABRI	1	3,4 %	2	6,5 %	1	2,5 %	4	4,0 %
Wiraswasta	0	0,0 %	2	6,5 %	2	5,0 %	4	4,0 %
Petani	1	3,4 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	1,0 %
Lainnya	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0%
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.11 Jumlah Pendapatan Perbulan

Jumlah pendapatan keluarga di Kecamatan Sekupang untuk penduduk golongan I dengan jumlah pendapatan sebesar Rp.500.000 – Rp.999.000 sebanyak 20,7 %, yang berpenghasilan Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000 sebesar 79,3 %. Penduduk golongan II dengan penghasilan Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000 sebanyak 51,6 %. sedangkan penduduk yang berpenghasilan Rp.2.000.000 – Rp.2.999.000 untuk golongan III sebanyak 62,5 %, dan perpenghasilan \geq Rp.3.000.000 sebanyak 15 % .

Tabel 4.30 Pendapatan Perbulan

Daerah Asal Penduduk	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
500.000 -999.000	6	20,7 %	0	0,0 %	0	0,0 %	6	6,0 %
1.000.000 - 1.499.000	23	79,3 %	16	51,6 %	0	0,0 %	39	39 %
1.500.000 - 1.999.000	1	3,4 %	11	35,5 %	9	22,5 %	20	20 %
2.000.000 - 2.999.000	0	0,0 %	4	12,9 %	25	62,5 %	29	29 %
>3.000.000	0	0,0 %	0	0,0 %	6	15 %	6	6,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.12 Jumlah kepemilikan Sepeda Motor

Berdasarkan kepemilikan sepeda motor, penduduk Sekupang golongan I yang belum memiliki sepeda motor sebanyak 93,1 % sedangkan yang memiliki 1 buah sepeda motor sebanyak 6,9 %. Untuk penduduk golongan II sebanyak 87,1 % memiliki 1 buah sepeda motor dan 6,5 % memiliki 2 sepeda motor. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebanyak 85 % memiliki 1 sepeda motor dan 15 % memiliki 2 buah sepeda motor. Jika dilihat secara keseluruhan maka sebanyak 63 % memiliki 1 buah sepeda motor dan 29,0 % belum mempunyai sepeda motor.

Tabel 4.31 Kepemilikan Sepeda Motor

Jumlah kendaraan roda dua	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	27	93,1 %	2	6,5 %	0	0.0 %	29	29 %
1	2	6,9 %	27	87,1 %	34	85 %	63	63 %
2	0	0.0 %	2	6,5 %	6	15 %	8	8,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.13 Jumlah Kepemilikan Mobil

Berdasarkan kepemilikan mobil, penduduk Sekupang penduduk golongan I sebesar belum memiliki mobil, penduduk golongan II yang memiliki mobil sebanyak 51,6 % %, dan penduduk golongan III yang memiliki mobil sebanyak 77,5 %.Bahwa kepemilikan kendaraan mobil maupun sepeda motor dari berbagai golongan ekonomi cukup besar terutama penduduk dengan tingkat ekonomi yang tinggi

Tabel 4.32 Kepemilikan Mobil

Jumlah mobil	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	29	100 %	15	48,4 %	1	2,5 %	45	45 %
1	0	0,0 %	16	51,6 %	31	77,5 %	55	47 %
2	0	0.0 %	0	0.0 %	5	12,5 %	5	5.0 %
3	0	0.0 %	0	0.0 %	3	7,5 %	3	3.0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.14 Maksud Perjalanan Sehari-hari Utama

Maksud perjalanan sehari-hari/utama bagi penduduk di Sekupang adalah sebagian besar adalah bekerja, untuk penduduk golongan I sebanyak 79,3 %, penduduk golongan II sebanyak 58,1 % dan penduduk golongan III sebanyak 62,5 %. Selain bekerja tujuan perjalanan yang lain dari berbagai golongan ekonomi penduduk

seperti untuk sekolah sebanyak 21 %, tujuan belanja sebanyak 8 % dan untuk kegiatan sosial sebanyak 5,0 %.

Tabel 4.33 Maksud Perjalanan

Maksud perjalanan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	23	79,3 %	18	58,1 %	25	62,5 %	66	66 %
Kesekolah/kuliah	4	13,8 %	7	22,6 %	10	25 %	21	21 %
Berbelanja	0	3,4 %	4	12,9 %	4	10 %	8	8,0 %
Kegiatan sosial lainnya	2	6,9 %	2	6,5 %	1	2,5 %	5	5,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.15 Jarak dari rumah ke tempat Bekerja/ Sekolah

Penduduk di Sekupang dari berbagai golongan ekonomi yang menempuh jarak perjalanan 5-10 km untuk tujuan bekerja atau sekolah 42 %. Selain itu yang menempuh jarak 1- 5 km juga cukup banyak 40 %. Dimana lokasi bekerja/sekolah sebagian masih berada di sekupang sendiri tepatnya di daerah industri sagulung ,maupun di sekupang dan di Tiban dan Patam Lestari, dan yang lain tersebar di luar Kecamatan Sekupang.dan yang melakukan perjalanan sejauh > 10 km sebanyak 15 %. Untuk bekerja maupun belanja atau kegiatan lainnya.

Tabel 4.34 Jarak dari Rumah ke tempat kerja/sekolah

Jarak dari rumah ke tmpt kerja/sekolah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
500 – 1 km	0	0,0 %	1	3,2 %	2	5,0 %	3	3,0 %
1 – 5 km	15	51,7 %	10	32,3 %	15	37,5 %	40	40 %
5 – 10 km	10	34,5 %	16	51,6 %	16	40,0 %	42	42 %
>10 km	4	13,8 %	4	12,9 %	7	17,5 %	15	15 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.16 Lama waktu perjalanan Ke tempat Kerja/Sekolah

Lama perjalanan untuk menuju ke tempat kerja atau sekolah maupun ke tempat tujuan lain di pengaruhi oleh jarak yang di tempuh dan moda yang digunakan. Waktu yang di tempuh untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I menempuh perjalanan 20-30 menit sebesar 27,6 %, penduduk golongan II sebesar 29 %, penduduk golongan III sebesar 37,5 %.

Tabel 4.35 Lama waktu perjalanan

Lama waktu dari rumah ke lokasi kerja/sekolah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	7	24,1 %	7	22,6 %	10	25 %	24	24 %
20- 30 menit	8	27,6 %	9	29 %	15	37,5 %	32	32 %
30 -40 menit	5	17,2 %	9	29 %	7	17,5 %	21	21 %
40 -60 menit	7	24,1 %	3	9,7 %	6	15 %	16	16 %
lainnya	2	6,9 %	3	9,7 %	2	5,0 %	7	7.0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	58	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.17 Moda Yang di Gunakan

Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I yang menggunakan kendaraan roda 2 sebanyak 10,3 %, dan menggunakan angkutan umum 89,7 %, untuk penduduk golongan II sebanyak 25,8 % menggunakan kendaraan Mobil, dan yang menggunakan sepeda motor 64,5 %.Penduduk golongan III yang menggunakan mobil sebanyak 55 % dan menggunakan sepeda motor sebanyak 32,5 %.

Tabel 4.36 Moda yang digunakan

Moda yang digunakan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kendaraan roda 2	3	10,3 %	18	58,1 %	12	30 %	33	33 %
Kendaraan roda 4	0	25 %	10	32,3 %	25	62,5 %	35	35 %
Angkutan umum	26	89,7 %	3	9,7 %	2	2,5 %	31	31 %
lainnya		0.0 %	0	0.0 %	1	2,5 %	1	1,0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.18 Alasan Menggunakan kendaraan Pribadi

Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk di Kecamatan Sekupang dari berbagai golongan karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman dan bebas.dengan prosentase 71 % mereka menyatakan pendapatnya.

Tabel 4.37 Alasan menggunakan kendaraan pribadi

Alasan menggunakan kendaraan pribadi	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	3	10,3 %	5	16,1 %	6	15 %	14	14 %
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	4	13,8 %	2	6,5 %	9	22,5 %	15	15 %
Lebih hemat/nyaman/aman/bebas	22	75,9 %	24	77,4 %	25	62,5 %	71	71 %
Route angkutan tdk ada yg ketempat tujuan	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
Prestise/profesi	0	0.0 %	0	0.0 %	0	2,5 %	0	1.0 %
Pelayanan angkutan umum kurang baik	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %

JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %
--------	----	-------	----	-------	----	-------	-----	-------

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.3.19 Biaya Transportasi

Biaya transportasi yang dikeluarkan tergantung dari moda yang digunakan, jarak perjalanan yang di tempuh. Bahwa biaya yang dikeluarkan penduduk golongan I untuk transportasi < Rp.200.000 sebanyak 82,8 %,untuk penduduk golongan II biaya yang di keluarkan sebesar Rp. 200.000 – Rp.500.000 untuk transportasi sebanyak 58,1 %, dan untuk penduduk golongan III biaya yang di keluarkan untuk transportasi lebih dari Rp. 800.000 – Rp.1.000.000 per bulan sebanyak 2,5 %.

Tabel 4.38 Biaya Transportasi

Biaya transportasi	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< Rp .200 rb	24	82,8 %	13	41,9 %	15	37,5 %	52	52 %
Rp.200 rb – 500 rb	5	37.5 %	18	58,1 %	19	47,5 %	42	42 %
Rp. 550 rb – 750 rb	0	0.0 %	0	0,0 %	5	12,5 %	6	6.0 %
Rp. 800 rb – 1 juta	0	0.0 %	0	0.0 %	1	2,5 %	1	1,0 %
> Rp. 1 juta	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
JUMLAH	29	100 %	31	100 %	40	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4 Kecamatan Sei Beduk

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Batam Tahun 2004-2014 Kecamatan Sei Beduk terdiri dari 4 kelurahan dengan luas wilayah 17.405,76 Ha (berdasar dari sumber peta dasar dari Bakosurtanal tahun 1994, peta Otorita Batam tahun 2000, dan citra satelit dari Lapan tahun 2002). dengan batasan sebagai berikut :

Adapun batas-batas Kecamatan Sei Beduk adalah sebagai berikut.

- Sebelah Utara : Kecamatan Nongsa dan Kecamatan Sekupang .
- Sebelah selatan : Kecamatan Bulang dan Kecamatan Galang.
- Sebelah Barat : Kecamatan Bulang dan kecamatan Sekupang
- Sebelah Timur : Kecamatan Nongsa.

Kecamatan Sei Beduk merupakan salah satu kecamatan dari delapan kecamatan yang terbentuk di Kota Batam, yang dulunya merupakan pemekaran wilayah Kecamatan Batam Barat dan Kecamatan Batam Timur. Wilayah Kecamatan Sei Beduk meliputi kelurahan sebagai berikut :

1. Kelurahan Mangsang
2. Kelurahan Duriangkang
3. Kelurahan Tanjung Piayu
4. Kelurahan Muka Kuning

Penduduk kecamatan Sei Beduk tahun 2005 tercatat sebanyak 178.912, dengan kepadatan penduduk 1.183 jiwa per km² dan rata-rata penduduk per rumah tangga yakni 4 jiwa/KK. Pertumbuhan penduduk di wilayah kecamatan Sei Beduk ini sangat di pengaruhi oleh migrasi datang sebagai dampak terdapatnya kawasan industri.dengan derasnya arus migrasi di wialyah kota Batam umumnya dan khususnya di Kecamatan Sei Beduk di daerah ini memiliki suku bangsa yang beragam. Dari hasil sensus tahun 2000 tercatat sebagai berikut suku Melayu Riau (14.483 jiwa), suku jawa (63.505 jiwa),lebih jelasnya dapat dilihat tabel sebagai berikut:

Tabel 4.39 Penduduk menurut suku Bangsa di Kecamatan Sei Beduk hasil sensus tahun 2000

No	Kelurahan	Melayu Riau	Jawa	Minang	Batak	Flores	Lainnya
1	Mangsang	7.931	17.063	12.011	16.430	3.368	35.264
2	Duriangkang	1.080	2.893	737	3.717	292	2.109
3	Tanjung Piayu	7.268	18.556	6.465	13.597	882	648
4	Muka Kuning	921	24.993	3.454	5.854	590	4.494
	Jumlah	14.483	63.505	22.666	39.598	5.131	42.516

Sumber : BPS ,Bappeko Kota Batam Tahun 2006

Kedudukan Kecamatan Sei Beduk terhadap kota Batam adalah strategis, hal ini dilihat dari beberapa hal :

- Sebagian besar kegiatan yang dikembangkan di kecamatan ini untuk kegiatan industri ,perdagangan dan jasa serta perumahan yang banyak menarik para migran pencari kerja untuk tinggal di kecamatan ini.A adanya fungsi ini membawa konsekwensi bahwa arus penduduk yang mengalir ke kawasan ini akan membutuhkan sarana dan prasarana pendukung yang akan berdampak pada percepatan perkembangan di wilayah Sei Beduk.
- Banyaknya para pengembang perumahan/ *property*, yang membangun perumahan di kawasan ini,tersebar di seluruh wilayah Sei Beduk, hal ini disebabkan banyaknya kegiatan industri di wilayah ini.

4.3.4.1 Lama Tinggal Penduduk di Kecamatan Sei Beduk

Lama tinggal Penduduk Kecamatan Sei Beduk dari bergai golongan ekonomi masyarakat mereka tinggal lebih dari 5 tahun, namun ada juga yang tinggal kurang dari 5 tahun. prosentase terbesar yang tinggal lebih dari 15 tahun yaitu penduduk golongan I sebanyak 45,2 % dan penduduk golongan II yaitu sebesar 40 %. Dan yang tinggal antara 10-15 tahun paling besar adalah penduduk golongan III dengan prosentase 20.5 %, penduduk golongan II sebanyak 20 % dan mereka yang tinggal 2 tahun prosentase terbesar penduduk golongan I mencapai 9,7 % adalah mereka adalah pendatang baru yang mengadu nasib ke P. Batam mencari kehidupan yang lebih baik.

Tabel 4.40 Lama Tinggal

Lama Tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

< 1 th	0	0,0 %	0	0,0 %	3	7,7 %	3	3,0 %
2 -3 th	3	9,7 %	2	6,7 %	3	7,7 %	4	4,0 %
3 -5 th	8	25,8 %	9	30 %	14	35,9 %	8	8,0 %
6-10 th	1	3,2 %	1	3,3 %	2	5,1 %	19	19 %
10-15 th	5	16,1 %	6	20 %	8	20,5 %	31	31 %
>15 th	14	45,2 %	12	40 %	9	23,1 %	35	35 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.2 Daerah Asal responden

Penduduk Sei Beduk merupakan penduduk setempat atau pindahan kecamatan lain yang sudah lama menetap di wilayah tersebut, untuk penduduk golongan III sebanyak 35,9 %, sedang penduduk golongan II sebanyak 36,7 %, serta untuk penduduk golongan I sebesar 16,1 %. Sedangkan Penduduk yang berasal dari luar kota sebanyak 64,1 % yaitu pada penduduk golongan III , dan penduduk golongan II sebanyak 63,3 % .serta penduduk golongan I sebanyak 83,9 %. hal ini di pengaruhi daya tarik perkembangan di sektor industri dan jasa membuat daya tarik untuk tinggal di Kecamatan Sei Beduk.

Tabel 4.41 Daerah asal responden

Daerah Asal Penduduk	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kecamatan sei beduk	5	16,1 %	11	36,7 %	14	35,9 %	30	30 %
Luar kota	26	83,9 %	19	63,3 %	25	64,1 %	70	70 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.3 Status rumah Yang di Tempati

Status rumah yang di tempati penduduk di wilayah Sei Beduk sebagian besar adalah milik pribadi sebanyak 78 %, di samping itu status rumah yang di tempati ada yang berstatus sewa/kontrak sebanyak 16 % pada penduduk golongan I, ini dikarenakan banyaknya pendatang yang bekerja tidak tetap / tenaga kontrak dengan harapan bahwa kedepannya bisa memiliki rumah sendiri setelah cukup uang untuk membeli rumah dengan cara KPR.jika dilihat dari masing-masing golongan status kepemilikan rumah pribadi untuk penduduk golongan I sebanyak 48,4 %, penduduk golongan II dan III sebanyak 86,67 % dan 94,87 %.

Tabel 4.43 Status Rumah

Status Rumah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik Sendiri	15	48,4 %	26	86,67 %	37	94,87 %	78	78 %
Masih ikut Orang Tua	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Milik orang Lain	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Rumah dinas	0	0,0 %	0	0,0 %	2	5,13 %	2	2,0 %
Sewa/kontrak	16	51,6 %	4	13,33 %	0	0,0 %	20	20 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.4 Alasan Memilih tempat Tinggal

Diketahui bahwa alasan penduduk yang memilih tempat tinggal di Wilayah Sei Beduk dengan alasan harga rumah yang relatif murah untuk penduduk golongan III sebanyak 30,8 % selain itu strategis untuk membuka usaha dan lokasi dekat jalan raya masing-masing dengan prosentase 21 % dan 25 %. Bagi penduduk golongan II dengan alasan memilih tempat tinggal karena harga rumah relatif murah sebanyak 26,7 % .dan bagi penduduk golongan I alasan mereka memilih tempat tinggal di wilayah ini karena harga relatif murah sebesar 38,7 %, selain itu karena strategis untuk membuka usaha serta dilewati rute angkutan umum.

Tabel 4.44 Alasan Memilih tempat Tinggal

Alasan Memilih tempat Tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Lokasi dekat jalan raya	4	12,9 %	7	23,3 %	14	35,9 %	25	25 %
Dilewati rute Angkutan umum	6	19,4 %	7	23,3 %	7	17,9 %	20	20 %
Harga relatif murah	12	38,7 %	8	26,7 %	12	30,8 %	32	32 %
Strategis untuk membuka usaha	9	29,0 %	7	23,3 %	5	12,8 %	21	21 %
Warisan/peninggalan orang tua	0	0,0 %	1	3,3 %	1	2,6 %	2	2,0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.5 Luas bangunan yang ditempati

Luas bangunan yang di tempati penduduk golongan I yang paling banyak yaitu tipe > 45 m². dengan prosentase 90,3 %, untuk penduduk golongan II sebanyak 66,7 %, serta penduduk golongan III sebanyak 20,5 % .sedang yang menempati rumah dengan tipe 100-200 m² penduduk golongan II sebanyak 10 %, dan penduduk golongan III sebanyak 23,1 %.

Tabel 4.45 Luas Bangunan

Luas bangunan tempat tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
>45 m ²	28	90,3 %	20	66,7 %	8	20,5 %	56	56 %
54-90 m ²	3	9,7 %	7	23,3 %	21	53,8 %	31	31 %
100-200 m ²	0	0,0 %	3	10 %	9	23,1 %	12	12 %
250-400 m ²	0	0,0 %	0	0,0 %	1	2,6 %	1	1,0 %
>450 m ²	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.6 Jenis Rumah Yang ditempati

Rumah yang ditempati penduduk yang tinggal di Wilayah Sei Beduk, rata-rata adalah rumah permanen sebanyak 94 %. Jika dilihat tiap-tiap golongan untuk penduduk golongan II sebanyak 100 %, demikian juga untuk penduduk golongan III, dan bagi penduduk golongan I sebanyak 80,6 %. Di samping itu bagi penduduk golongan I yang masih mempunyai rumah semi permanen sebanyak 19,4 % mereka yang tinggal di perkampungan yang berdekatan dengan lingkungan perumahan, dengan membuka usaha batu merah, tempat tinggal berdekatan dengan lokasi mereka bekerja.

Tabel 4.46 Jenis Rumah yang di tempati

Jenis Rumah yang di tempati	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Rumah permanent	25	80,6 %	30	100 %	39	100 %	94	94%
Semi permanent	6	19,4 %	0	0,0 %	0	0,0 %	6	6,0 %
Rumah sementara	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.7 Jumlah Anggota Keluarga

Jumlah anggota keluarga di wilayah Sei Beduk yang berusia ≥ 7 tahun untuk penduduk golongan I sebanyak 51,6 % dengan anggota keluarga 4 orang. Sedang penduduk golongan II sebanyak 63,3 % dengan anggota keluarga 4 orang. Dan penduduk golongan III dengan anggota keluarga sebanyak 4 orang prosentasenya

45,76 %. Bahwa rata-rata jumlah anggota keluarga di Kecamatan Sei Beduk 3,7 orang.

Tabel 4.47 Jumlah Anggota Keluarga usia ≥ 7 Tahun

Anggota Keluarga usia ≥ 7 Tahun	Penduduk Golongan						Σ	Jumlah orang
	I	%	II	%	III	%		
1	2	6,5 %	0	0,0 %	2	3,38 %	4	4
2	2	6,5 %	0	0,0 %	4	6,77 %	6	12
3	8	25,8 %	5	16,7 %	10	22,03 %	23	69
4	16	51,6 %	19	63,3 %	15	45,76 %	50	200
5	3	9,7 %	4	13,3 %	7	18,64 %	14	70
6	0	0,0 %	2	6,7 %	1	3,38 %	3	18
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	373
Rata-rata								3.73

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.8 Tingkat pendidikan Anggota Keluarga

Tingkat pendidikan anggota keluarga bagi penduduk golongan I, II dan III sebagian besar tingkat pendidikannya SMA, yaitu untuk golongan I sebanyak 48,4 % dan penduduk golongan II sebanyak 66,7 % serta penduduk golongan III sebanyak 53,8 %, sedangkan yang berpendidikan sarjana di Kecamatan Sei Beduk sebanyak 8 %. Jika di lihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka tingkat pendidikan anggota keluarga di Kecamatan Sei Beduk rata-rata adalah SMA dengan prosentase 56 %.

Tabel 4.48 Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
SD	5	16,1 %	1	3,3 %	0	0,0 %	6	6,0 %
SMP	10	32,3 %	7	23,3 %	8	20,5 %	25	25 %
SMA	15	48,4 %	20	66,7 %	21	53,8 %	56	56 %
Sarjana	0	0,0 %	0	0,0 %	8	20,5 %	8	8,0 %
Pasca Sarjana	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Lainnya	1	3,2 %	2	6,7 %	2	5,1 %	5	5,0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	59	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.9 Jenis Pekerjaan Penduduk

Berdasarkan jenis pekerjaan, penduduk di Kecamatan Sei Beduk yang bekerja sebagai pegawai swasta untuk penduduk golongan III sebanyak 51,3 %

,penduduk golongan II sebanyak 60 %, serta penduduk golongan I sebanyak 51,6 %. Ada yang bekerja di perkebunan/petani prosentase 3,2 % (usaha perkebunan sayuran), bagi penduduk golongan II, bekerja sebagai wiraswasta sebanyak 16,7 % untuk penduduk golongan III sebanyak 20,5 %. Dan untuk penduduk golongan II yang bekerja sebagai pegawai negeri sebanyak 16,7 %, penduduk golongan III sebanyak 28,2 %. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka jenis pekerjaan yang paling banyak yaitu sebagai pegawai swasta dengan prosentase 54 %, hal ini salah satu sebab menariknya Kota Batam sebagai daerah industri yang selalu menyerap tenaga kerja dan khususnya daerah Sei Beduk yang ditunjang tumbuhnya industri bebas polusi seperti di daerah Muka Kuning, dan ditunjang adanya proyek-proyek oleh para pengembang property di wilayah Tanjung Piayu.

Tabel 4.49 Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negeri	4	12,9 %	5	16,7 %	11	28,2 %	20	20%
Pegawai Swasta	16	51,6 %	18	60,0 %	20	51,3 %	54	54 %
ABRI	2	6,5 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2	2,0 %
Wiraswasta	6	19,4 %	5	16,7 %	8	20,5 %	19	19,0 %
Petani	1	3,2 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	1,0 %
Lainnya	2	6,5 %	2	6,7 %	0	0,0 %	4	4,0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.10 Jumlah Pendapatan Perbulan

Jumlah pendapatan keluarga di Kecamatan Sei Beduk untuk penduduk golongan I dengan jumlah pendapatan sebesar 500.000 – 999.000 sebanyak 12,9 %. Yang berpenghasilan 1.000.000 – 1.499.000 sebesar 83,9 %. Penduduk golongan II dengan penghasilan 1.000.000 – 1.499.000 sebanyak 53,3 %. sedangkan penduduk golongan III yang berpenghasilan 2.000.000 – 2.999.000 sebanyak 59 %, serta yang berpenghasilan $\geq 3.000.000$ sebanyak 15,4 %.

Tabel 4.50 Pendapatan Perbulan

Daerah Asal Penduduk	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

<500.000	1	3,2 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1	1,0 %
500.000 - 999.000	4	12,9 %	0	0,0 %	0	0,0 %	4	4,0 %
1.000.000 - 1.499.000	26	83,9 %	16	53,3 %	0	0,0 %	42	42 %
1.500.000 - 1.999.000	0	0,0 %	12	40 %	10	25,6 %	22	22 %
2.000.000 - 2.999.000	0	0,0 %	2	6,7 %	23	59 %	25	25 %
>3.000.000	0	0,0 %	0	0,0 %	6	15,4 %	6	6,0 %
JUMLAH	31	100 %	34	100 %	59	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.11 Jumlah kepemilikan Sepeda Motor

Berdasarkan kepemilikan sepeda motor, penduduk Sei Beduk golongan I yang belum memiliki sepeda motor sebanyak 90,3 % sedangkan yang memiliki 1 buah sepeda motor sebanyak 9,7 %. Untuk penduduk golongan II sebanyak 73,3 % memiliki 1 buah sepeda motor dan 16,7 % memiliki 2 sepeda motor. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebanyak 87,2 % memiliki 1 sepeda motor dan 10,3 % memiliki 2 buah sepeda motor. Jika dilihat secara keseluruhan maka sebanyak 59,0 % memiliki 1 buah sepeda motor dan 31,0 % belum mempunyai sepeda motor.

Tabel 4.51 Kepemilikan Sepeda Motor

Jumlah kendaraan roda dua	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	28	90,3 %	3	10 %	0	0,0 %	31	31 %
1	3	9,7 %	22	73,3 %	34	87,2 %	59	59 %
2	0	0,0 %	5	16,7 %	4	10,3 %	9	9 %
3	0	0,0 %	0	0,0 %	1	2,6 %	1	1,0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.12 Jumlah Kepemilikan Mobil

Berdasarkan kepemilikan mobil, penduduk Sei Beduk bagi penduduk golongan I belum memiliki kendaraan mobil sebesar 100 %, penduduk golongan II sebanyak 66,7 %, penduduk golongan III sebanyak 2,6 %. Jika dilihat secara keseluruhan dari berbagai golongan ekonomi penduduk di Sei Beduk yang memiliki kendaraan mobil sebesar 52 %. Dan yang memiliki lebih dari satu kendaraan mobil rata-rata dari golongan ekonomi atas.

Tabel 4.52 Kepemilikan Mobil

Jumlah mobil	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

Tidak punya	31	100 %	20	66,7 %	1	2,6 %	42	42 %
1	0	0,0 %	10	33,3 %	33	84,6 %	52	52 %
2	0	0,0 %	0	0,0 %	3	7,7 %	3	3,0 %
3	0	0,0 %	0	0,0 %	2	5,1 %	2	2,0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.13 Maksud Perjalanan Seharian-hari Utama

Maksud perjalanan sehari-hari / utama bagi penduduk di Sei Beduk adalah sebagian besar adalah bekerja. untuk penduduk golongan I sebanyak 51,6 %. Penduduk golongan II sebanyak 46,7 % dan penduduk golongan III sebanyak 66,7 %. Selain bekerja tujuan perjalanan yang lain seperti untuk sekolah sebanyak 30 %, tujuan belanja sebanyak 8 %, dan untuk kegiatan sosial sebanyak 6,0 %.

Tabel 4.53 Maksud Perjalanan

Maksud perjalanan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	16	51,6 %	14	46,7 %	26	66,7 %	56	56 %
Kesekolah/kuliah	10	32,3 %	13	43,3 %	7	17,9 %	30	30 %
Berbelanja	2	6,5 %	1	3,3 %	5	12,8 %	8,0	8,0 %
Kegiatan sosial lainnya	3	9,7 %	2	6,7 %	1	2,6 %	6	6,0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.14 Jarak dari rumah ke tempat Bekerja/ Sekolah

Penduduk di Sei Beduk yang menempuh jarak perjalanan 5-10 km untuk tujuan bekerja atau sekolah 28,0 %. Selain itu yang menempuh jarak 1- 5 km juga cukup banyak 45,0 %, dan yang melakukan perjalanan sejauh > 10 km sebanyak 15 %, untuk bekerja maupun belanja atau kegiatan lainnya.

Tabel 4.54 Jarak dari Rumah ke tempat kerja/sekolah

Jarak dari rumah ke tmpt kerja/sekolah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
100 – 500 m	0	0,0 %	3	10 %	1	2,6 %	4	4,0 %
500 – 1 km	1	3,2 %	4	13,3 %	3	7,7 %	8	8,0 %
1 – 5 km	16	51,6 %	15	50 %	14	35,9 %	45	45 %
5 – 10 km	9	29 %	6	20 %	13	33,3 %	28	28 %
>10 km	5	16,1 %	2	6,7 %	8	20,5 %	15	15 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.15 Lama waktu perjalanan Ke tempat Kerja/Sekolah

Lama perjalanan untuk menuju ke tempat kerja atau sekolah maupun ke tempat tujuan lain di pengaruhi oleh jarak yang di tempuh dan moda yang digunakan. Waktu yang di tempuh untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I menempuh perjalanan 30-40 menit sebesar 35,5 %, bagi penduduk golongan II sebesar 30 %, dan untuk penduduk golongan III sebesar 23,1 % .Waktu untuk menempuh perjalanan 20-30 menit golongan II sebesar 13,3 %, dan golongan III sebesar 7,7 %.

Tabel 4.55 Lama waktu perjalanan

Lama waktu dari rumah ke lokasi kerja/sekolah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	9	29 %	10	33,3 %	7	17,9 %	26	26 %
10 – 20 menit	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
20- 30 menit	1	3,2 %	4	13,3 %	3	7,7 %	8	8,0 %
30 -40 menit	11	35,5 %	9	30 %	9	23,1 %	29	29 %
40 -60 menit	7	22,6 %	5	16,7 %	18	46,2 %	30	30 %
lainnya	3	9,7 %	2	6,7 %	2	5,1 %	7	7.0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.16 Moda Yang di Gunakan

Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I yang menggunakan kendaraan roda 2 sebanyak 19,4 %, dan menggunakan angkutan umum 71 %. Untuk penduduk golongan II sebanyak 56,7 % menggunakan kendaraan roda dua, dan yang menggunakan kendaraan mobil sebanyak 23,3 %. Penduduk golongan III yang menggunakan mobil sebanyak 35,9 % dan menggunakan sepeda motor sebanyak 51,3 %. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi bahwa moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan yaitu dengan kendaraan sepeda motor sebanyak 43 %, menggunakan mobil sebanyak 24 % dan angkutan umum 32 %.

Tabel 4.56 Moda yang digunakan

Moda yang digunakan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Berjalan kaki	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
Naik sepeda	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
Kendaraan roda 2	1	3,2 %	20	66,7 %	3	51,3 %	24	24 %
Angkutan umum	0	0,0 %	8	26,7 %	34	35,9 %	42	42 %
Kendaraan roda 4	30	96,8 %	2	6,7 %	2	10,3 %	34	34 %

JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %
--------	----	-------	----	-------	----	-------	-----	-------

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4. 17 Alasan Menggunakan kendaraan Pribadi

Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk di Kecamatan Sei Beduk sebagian besar menggunakan kendaraan sepeda motor 43 % dan mobil pribadi 24 %, dan angkutan umum 32 %. Alasan mereka baik penduduk golongan I, golongan II, golongan III, karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman dan bebas.dengan prosentase 67 % mereka menyatakan pendapatnya, selain itu dengan menggunakan kendaraan pribadi bisa tepat waktu.

Tabel 4.57 Alasan menggunakan kendaraan pribadi

Alasan menggunakan kendaraan pribadi	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	3	9,7 %	4	13,3 %	5	12,8 %	12	12 %
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	7	22,6 %	8	26,7 %	4	10,3 %	19	19 %
Lebih hemat/nyaman/aman/bebas	21	67,7 %	18	60 %	28	71,8 %	67	67 %
Route angkutan tdk ada yg ketempat tujuan	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
Prestise/profesi	0	0.0 %	0	0.0 %	2	5,1 %	2	2.0 %
Pelayanan angkutan umum kurang baik	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39		100	

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.4.18 Biaya Transportasi

Biaya transportasi yang dikeluarkan tergantung dari moda yang digunakan, jarak perjalanan yang di tempuh. Bahwa biaya yang dikeluarkan penduduk golongan I untuk transportasi kurang dari Rp.200.000 sebanyak 77,4 %.Penduduk golongan II biaya transportasi yang di keluarkan sebesar Rp.200.000 – Rp.500.000 sebanyak 33,3 %, dan penduduk golongan III sebesar 5,1 % mengeluarkan biaya transportasi lebih dari Rp.800.000 – Rp.1.000.000 per bulan.

Tabel 4.58 Biaya Transportasi

Biaya transportasi	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< Rp .200 rb	24	77,4 %	20	66,7 %	18	46,2 %	64	62 %
Rp.200 rb – 500 rb	6	19,4 %	10	33,3%	15	38,5 %	30	31 %
Rp. 550 rb – 750 rb	1	3,2 %	0	0,0 %	4	10,3 %	5	5,0 %
Rp. 800 rb – 1 juta	0	0.0 %	0	0.0 %	2	5,1 %	2	2.0 %
> Rp. 1 juta	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
JUMLAH	31	100 %	30	100 %	39	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5 Kecamatan Lubuk Baja

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Batam Tahun 2004-2014 Kecamatan Lubuk Baja terdiri dari 5 kelurahan dengan luas wilayah 2.241,23 Ha (berdasar dari sumber peta dasar dari Bakosurtanal tahun 1994, peta Otorita Batam tahun 2000, dan citra satelit dari Lapan tahun 2002). dengan batasan – batasan sebagai berikut :

Batas – batas Kecamatan Lubuk Baja sebagai berikut:

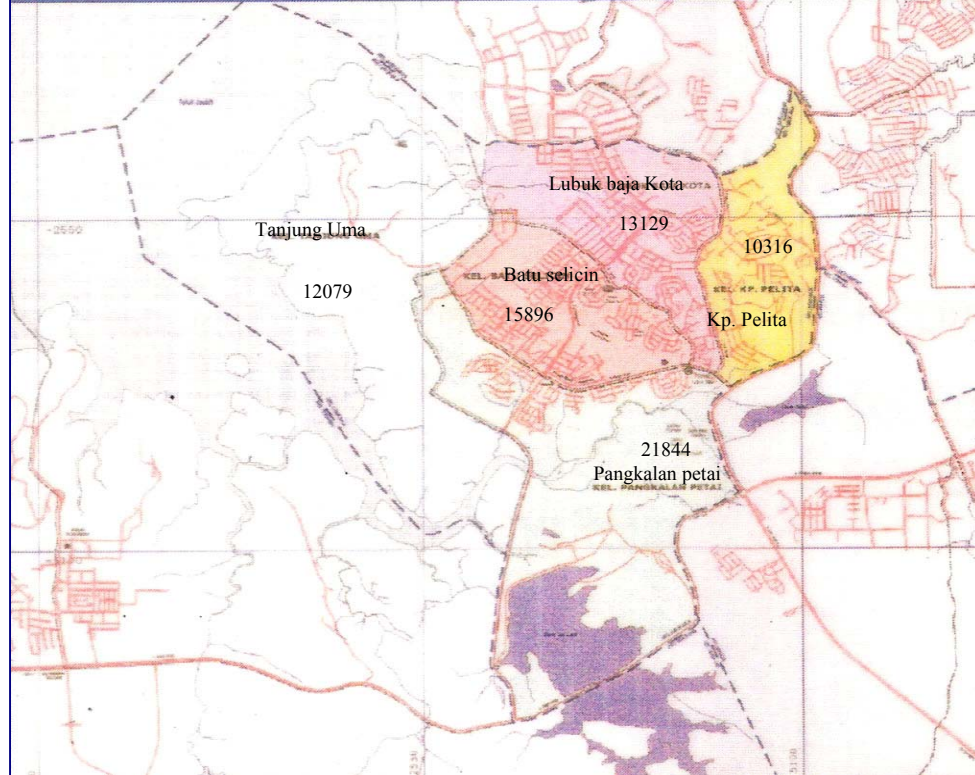
- Sebelah Utara : Laut Singapura.
- Sebelah selatan : Kecamatan Nongsa
- Sebelah Barat : Kecamatan Sekupang
- Sebelah Timur : Kecamatan Batu Ampar

Kecamatan Lubuk Baja mempunyai letak yang sangat strategis sebagai pusat perdagangan dan bisnis di Kota Batam, bisa dianggap sebagai urat nadi pembangunan kota Batam karena hampir seluruh aktivitas ekonomi berpusat di daerah ini. Wilayah Kecamatan Lubuk Baja meliputi kelurahan sebagai berikut :

1. Kelurahan Pangkalan Petai
2. Kelurahan Batu Selicin
3. Kelurahan Kampung Pelita
4. Kelurahan Lubuk Baja Kota
5. Kelurahan Tanjung Uma.

Tingkat pertumbuhan di kecamatan ini mengalami kejenuhan, selain itu ketersediaan lahan di kecamatan ini luas wilayahnya cukup kecil, sangat terbatas, dan sebagian besar peruntukan lahannya di prioritaskan untuk kegiatan komersil. Kondisi ini menyebabkan nilai dan harga lahan di Kecamatan ini relatif tinggi dibandingkan dengan wilayah lainnya.

Dari jumlah penduduk 73.264 jiwa tersebut penyebarannya sebagai berikut



Gambar 4.10 Penyebaran Penduduk Kecamatan Lubuk Baja

Tabel 4.59. Luas wilayah dan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Lubuk Baja Tahun 2005

No	Kelurahan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk	Rumah Tangga	Rata-rata Penduduk/rumah tangga	Kepadatan Penduduk Per Km ²²
1	Lubuk Baja Kota	2.42	13129	3875	3.3	5425
2	Kampung Pelita	3.50	10316	3579	3.0	2947
3	Pangkalan petai	5.02	21844	6999	3.1	4351
4	Tanjung Uma	11,90	12079	12079	2.1	1015
5.	Batu Selicin	2.15	15896	5157	3.0	7393
	JUMLAH	25.00	73264	25208	3.0	2930

Sumber : BPS ,Bappeko Kota Batam Tahun 200

Tabel 4.60 Penduduk menurut suku Bangsa di Kecamatan Lubuk Baja hasil sensus tahun 2000

No	Kelurahan	Melayu Riau	Melayu Lainnya	Minang	Batak	Lainnya	Asing
1	Lubuk Baja Kota	716	1163	1266	907	14028	120
2	Kampung Pelita	29	1417	3763	2028	4307	219
3	Pangkalan petai	570	381	851	750	5717	58
4	Tanjung Uma	2864	719	436	162	4411	3
5	Batu Selicin	260	954	690	861	7846	144
	Jumlah	4.439	4.634	7008	4708	48756	344

Sumber : BPS ,Bappeko Kota Batam Tahun 2006

Kecenderungan perkembangan Kecamatan Lubuk Baja sebagai wilayah, pusat perdagangan dan bisnis juga diikuti sektor informal akan menimbulkan pengaruh

terhadap keberadaan sistem transportasi. Kondisi saat ini fungsi dan peran Kecamatan Lubuk Baja adalah sebagai :

1. Pusat Kota/Central Bussines District (CBD) yang paling tua dan ramai di pulau Batam, dengan aktifitas ekonomi yang paling tinggi.
2. Pusat perdagangan/ perkantoran jasa dan hiburan.

Sistim transportasi Kota, pada umumnya seluruh moda transportasi kota melalui area perdagangan baik meliputi kendaraan pribadi maupun angkutan umum.

4.3.5.1 .Lama Tinggal Penduduk di Kecamatan Lubuk Baja

Lama tinggal Penduduk Kecamatan Lubuk Baja dari bergai golongan ekonomi masyarakat mereka tinggal lebih dari 5 tahun, namun ada juga yang tinggal kurang dari 5 tahun. prosentase terbesar yang tinggal lebih dari 15 tahun yaitu penduduk golongan I sebanyak 46,9 % dan penduduk golongan II sebanyak 29,4 %, serta penduduk golongan III sebanyak 23,5 %. Dan yang tinggal antara 10-15 tahun untuk penduduk golongan III dengan prosentase sebesar 20,6 %, untuk penduduk golongan II 26,5 %, dan mereka yang tinggal 2 tahun prosentase terbesar penduduk golongan I mencapai 12,5 %.

Tabel 4.61 Lama Tinggal

Lama Tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 1 th	0	0,0 %	1	2,9 %	2	5,9 %	3	3.0 %
2 -3 th	4	12,5 %	2	5,9 %	2	5,9 %	8	8.0 %
3 -5 th	7	21,9 %	11	32,4 %	12	35,3 %	30	30 %
6-10 th	0	0,0 %	1	2,9 %	3	8,8 %	4	4.0 %
10-15 th	6	18,8 %	9	26,5 %	7	20,6 %	22	22 %
>15 th	15	46,9 %	10	29,4 %	8	23,5 %	33	33 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.2 Daerah Asal responden

Penduduk Lubuk Baja merupakan penduduk setempat atau pindahan kecamatan lain yang sudah lama menetap di wilayah tersebut, untuk penduduk golongan III sebanyak 47,1 %, sedang penduduk golongan II sebanyak 32,4 %, Sedangkan Penduduk yang berasal dari luar kota sebanyak 52,9 % yaitu pada penduduk golongan III , dan penduduk golongan II sebanyak 67,6 %. hal ini di pengaruhi daya tarik perkembangan di sektor industri dan jasa di wilayah batu ampar

dan perkembangan pusat perdagangan di wilayah Nagoya dan sekitarnya. membuat daya tarik untuk tinggal di Kecamatan Lubuk Baja

Tabel 4.62 Daerah asal responden

Daerah Asal Penduduk	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kecamatan Lb Baja	5	15,6 %	11	32,4 %	16	47,1 %	32	32 %
Luar kota	27	84,4 %	23	67,6 %	18	52,9 %	68	68 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.3 Status rumah Yang di Tempati

Status rumah yang di tempati penduduk di wilayah Lubuk Baja sebagian besar adalah milik pribadi sebanyak 89 %, jika dilihat tiap golongan bahwa yang memiliki rumah sendiri untuk penduduk golongan I sebanyak 71,9 % di samping itu status rumah yang di tempati ada yang berstatus sewa/kontrak sebesar 28,1 %, bagi penduduk golongan II status kepemilikan rumah sendiri sebanyak 94,1 %. Dan golongan III semua memiliki rumah sendiri. Jika dilihat dari berbagai golongan ekonomi masih banyak yang belum memiliki rumah sendiri ini terutama pada penduduk golongan I

Tabel 4.63 Status Rumah

Status Rumah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik Sendiri	23	71,9 %	32	94,1 %	34	100 %	85	85 %
Sewa/kontrak	9	28,1 %	2	5,9 %	0	0,0 %	15	15 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.4 Alasan Memilih tempat Tinggal

Diketahui bahwa alasan penduduk yang memilih tempat tinggal di Wilayah Lubuk Baja dengan alasan strategis untuk membuka usaha untuk penduduk golongan III sebanyak 41,2 % Bagi penduduk golongan II dengan alasan memilih tempat tinggal karena dilewati rute angkutan umum sebanyak 35,3 %.dan bagi penduduk golongan I dengan prosentase 53,1 %.

Tabel 4.64 Alasan Memilih tempat Tinggal

Alasan Memilih tempat Tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

Lokasi dekat jalan raya	3	9,4 %	3	8,8 %	6	17,6 %	12	12 %
Dilewati rute Angkutan umum	17	53,1 %	12	35,3 %	10	29,4 %	39	39 %
Harga relatif murah	0	0,0 %	3	8,8 %	3	8,8 %	6	6,0 %
Strategis untuk membuka usaha	12	37,5 %	15	44,1 %	14	41,2 %	41	41 %
Warisan/peninggalan orang tua	0	0,0 %	1	2,9 %	1	2,9 %	2	2,0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.5 Luas bangunan yang ditempati

Luas bangunan yang di tempati penduduk golongan I yang paling banyak yaitu tipe < 45 m² dengan prosentase 90,6 %, bagi penduduk golongan II sebanyak 44,1 %. serta penduduk golongan III sebanyak 35,3 %. sedang yang menempati rumah dengan luas 100-200 m² penduduk golongan II sebanyak 17,6 %, dan penduduk golongan III sebanyak 5,9 % menempati rumah dengan luas bangunan 250-400 m². Dari berbagai golongan ekonomi Di Lubuk Baja rata-rata atau sebanyak 56 %, menempati bangunan dengan luas ≤ 45 m². Dan yang menempati luas bangunan 100-200 m² sebanyak 10 %.

Tabel 4.65 Luas Bangunan

Luas bangunan tempat tinggal	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 45 m ²	29	90,6 %	15	44,1 %	12	35,3 %	56	56 %
54-90 m ²	3	9,4 %	12	35,3 %	16	47,1 %	31	31 %
100-200 m ²	0	0,0 %	6	17,6 %	4	11,8 %	10	10 %
250-400 m ²	0	0,0 %	1	2,9 %	2	5,9 %	3	3,0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.6 Jenis Rumah Yang ditempati

Rumah yang ditempati penduduk yang tinggal di Wilayah Lubuk Baja rata-rata rumah permanen dengan prosentase 89 %, jika dilihat tiap-tiap golongan untuk penduduk golongan I sebanyak 65,6 %, penduduk golongan II adalah jenis rumah permanent yang di tempati sebanyak 100 %, begitu juga dengan penduduk golongan III . Namun ada juga dari yang menempati rumah semi permanen seperti penduduk golongan I sebanyak 34,4 %.

Tabel 4.66 Jenis Rumah yang di tempati

Jenis Rumah yang di tempati	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Rumah permanent	21	65,6 %	34	100 %	34	100 %	89	89 %
Semi permanent	11	34,4 %	0	0.0 %	0	0.0 %	11	11 %
Rumah sementara	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0,0 %
JUMLAH	11	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.7 Jumlah Anggota Keluarga

Jumlah anggota keluarga di wilayah Lubuk Baja yang berusia ≥ 7 tahun penduduk golongan I sebanyak 56,3 % dengan anggota keluarga 4 orang. Sedang penduduk golongan II sebanyak 52,9 % dengan anggota keluarga 4 orang. Dan penduduk golongan III dengan anggota keluarga sebanyak 4 orang prosentasenya 41,2 %. Bahwa rata-rata jumlah anggota keluarga di Kecamatan Lubuk Baja 3,73 orang.

Tabel 4.67 Jumlah Anggota Keluarga usia ≥ 7 Tahun

Anggota Keluarga usia ≥ 7 Tahun	Penduduk Golongan						Σ	Jumlah orang
	I	%	II	%	III	%		
1	2	6,3 %	1	2,9 %	1	2,9 %	4	4
2	3	9,4 %	0	0,0 %	3	8,8 %	6	12
3	7	21,9 %	8	23,5 %	8	23,5 %	23	69
4	18	56,3 %	18	52,9 %	14	41,2 %	50	200
5	2	6,3 %	4	11,8 %	8	23,5 %	14	70
6	0	0.0 %	3	8,8 %	0	0,0 %	3	18
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	373
Rata-rata								3.7

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.8 Tingkat pendidikan Anggota Keluarga

Tingkat pendidikan anggota keluarga bagi penduduk golongan I, II dan III sebagian besar tingkat pendidikannya SMA, yaitu untuk golongan I sebanyak 53,1 % dan penduduk golongan II sebanyak 50 % serta penduduk golongan III sebanyak 44,1 %. sedangkan yang berpendidikan sarjana di kecamatan Lubuk Baja sebanyak 10 %. Jika di lihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka tingkat pendidikan anggota keluarga di Kecamatan Lubuk Baja adalah SMA dengan prosentase 49 %, dan SMP sebesar 32 %.

Tabel 4.68 Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

SD	2	6,3 %	2	5,9 %	0	0,0 %	4	4,0 %
SMP	11	34,4 %	11	32,4 %	10	29,4 %	32	32 %
SMA	17	53,1 %	17	50 %	15	44,1 %	49	49 %
Sarjana	1	3,1 %	2	5,9 %	7	20,6 %	10	10 %
Pasca Sarjana	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Lainnya	1	3,1 %	2	5,9 %	2	5,9 %	5	5,0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.9 Jenis Pekerjaan Penduduk

Berdasarkan jenis pekerjaan penduduk di Kecamatan Lubuk Baja penduduk yang bekerja sebagai pegawai swasta untuk golongan III sebanyak 52,9 % , penduduk golongan II sebanyak 55,9 %, dan penduduk golongan I sebanyak 53,1 %. Untuk penduduk golongan II dan III yang bekerja sebagai pegawai negeri sebanyak 17,6 %, Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka jenis pekerjaan yang paling banyak yaitu sebagai pegawai swasta dengan prosentase 54 %, hal ini salah satu sebab menariknya Kota Batam sebagai daerah industri, pusat perdagangan dan jasa yang selalu menyerap tenaga kerja dan khususnya daerah Lubuk Baja yang ditunjang tumbuhnya berbagai pusat perdagangan, industri di Batu Ampar, dan ditunjang adanya proyek-proyek oleh para pengembang property.

Tabel 4.69 Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negri	4	12,5 %	6	17,6 %	6	17,6 %	16	16 %
Pegawai Swasta	17	53,1 %	19	55,9 %	18	52,9 %	54	54 %
Wiraswasta	11	34,4 %	9	26,5 %	10	29,4 %	30	30 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.10 Jumlah Pendapatan Perbulan

Jumlah pendapatan keluarga di Kecamatan Lubuk Baja untuk penduduk golongan I dengan jumlah pendapatan sebesar Rp.500.000 – Rp.999.000 sebanyak 18,8 %. Dan yang berpenghasilan Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000 sebesar 81,3 %. Penduduk golongan II dengan penghasilan Rp.1.500.000 – Rp.1.999.000 sebanyak 64,7 %. sedangkan penduduk golongan III yang berpenghasilan Rp.2.000.000 – Rp.2.999.000 sebanyak 79,4 % , serta yang berpenghasilan \geq Rp.3.000.000 sebanyak 17,6 % .

Tabel 4.70 Pendapatan Perbulan

Jumlah Pendapatan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
500.000 -999.000	6	18,8 %	0	0.0 %	0	0.0 %	6	6,0 %
1.000.000 - 1.499.000	26	81,3 %	10	29,4 %	0	0.0 %	36	36 %
1.500.000 - 1.999.000	0	0,0 %	22	64,7 %	1	2,9 %	23	23 %
2.000.000 - 2.999.000	0	0,0 %	2	5,9 %	27	79,4 %	29	29 %
>3.000.000	0	0.0 %	0	0.0 %	6	17,6 %	6	6.0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.11 Jumlah kepemilikan Sepeda Motor

Berdasarkan kepemilikan sepeda motor, penduduk Lubuk Baja golongan I yang belum memiliki sepeda motor sebanyak 78,1 %, sedangkan yang memiliki 1 buah sepeda motor sebanyak 21,9 %. Untuk penduduk golongan II sebanyak 79,4 % memiliki 1 buah sepeda motor dan 17,6 % memiliki 2 sepeda motor. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebanyak 88,2 % memiliki 1 sepeda motor dan 8,8 % memiliki 2 buah sepeda motor. Jika dilihat secara keseluruhan maka sebanyak 64,0% memiliki 1 buah sepeda motor dan 26,0 % belum mempunyai sepeda motor.

Tabel 4.71 Kepemilikan Sepeda Motor

Jumlah kendaraan roda dua	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	25	78,1 %	1	2,9 %	0	0.0 %	26	26 %
1	7	21,9 %	27	79,4 %	30	88,2 %	64	64 %
2	0	0,0 %	6	17,6 %	3	8,8 %	9	9,0 %
3	0	0.0 %	0	0.0 %	1	2,9 %	0	1.0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.12 Jumlah Kepemilikan Mobil

Berdasarkan kepemilikan mobil, penduduk Lubuk Baja golongan I sebesar belum memiliki mobil, sedang yang memiliki 1 mobil untuk penduduk golongan II sebanyak 88,2 %, dan penduduk golongan III sebanyak 79,4 %.dan kepemilikan kendaraan mobil lebih dari 1 untuk penduduk golongan III sebanyak 20,6 %.

Tabel 4.72 Kepemilikan Mobil

Jumlah mobil	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

Tidak punya	32	100 %	4	11,8 %	0	0,0 %	36	36 %
1	0	0,0 %	30	88,2 %	27	79,4 %	57	57 %
2	0	0,0 %	0	0,0 %	4	11,8 %	4	4,0 %
3	0	0,0 %	0	0,0 %	3	8,8 %	3	3,0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.13 Maksud Perjalanan Sehari-hari Utama

Maksud perjalanan sehari-hari / utama bagi penduduk di Lubuk Baja adalah sebagian besar adalah bekerja. untuk penduduk golongan I sebanyak 53,1 %, penduduk golongan II sebanyak 58,8 % dan penduduk golongan III sebanyak 76,5 %. Selain bekerja tujuan perjalanan yang lain seperti untuk sekolah secara umum sebanyak 25 %, dan tujuan belanja sebanyak 6 %, serta untuk kegiatan sosial sebanyak 6 %.

Tabel 4.73 Maksud Perjalanan

Maksud perjalanan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	17	53,1 %	20	58,8 %	26	76,5 %	63	63 %
Kesekolah/kuliah	11	34,4 %	10	29,4 %	4	11,8 %	25	25 %
Berbelanja	1	3,1 %	3	8,8 %	2	5,9 %	6	6,0 %
Kegiatan sosial lainnya	3	9,4 %	1	2,9 %	2	5,9 %	6	6,0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.14 Jarak dari rumah ke tempat Bekerja/ Sekolah

Penduduk di Lubuk Baja yang menempuh jarak perjalanan 5-10 km untuk tujuan bekerja atau sekolah 27 %. Selain itu yang menempuh jarak 1- 5 km juga cukup banyak 52 %. Dimana lokasi bekerja/sekolah sebagian masih berada di Lubuk Baja sendiri, dan yang lain tersebar di luar Kecamatan Lubuk Baja. dan yang melakukan perjalanan sejauh > 10 km sebanyak 15 %. Untuk bekerja maupun belanja atau kegiatan lainnya.

Tabel 4.74 Jarak dari Rumah ke tempat kerja/sekolah

Jarak dari rumah ke tmpt kerja/sekolah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
100 – 500 m	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
500 – 1 km	1	3,1 %	3	8,8 %	2	5,9 %	6	6,0 %
1 – 5 km	19	59,4 %	17	50 %	16	47,1 %	52	52 %
5 – 10 km	7	21,9 %	10	29,4 %	10	29,4 %	27	27 %
>10 km	5	15,6 %	4	11,8 %	6	17,6 %	15	15 %

JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %
--------	----	-------	----	-------	----	-------	-----	-------

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.15 Lama waktu perjalanan Ke tempat Kerja/Sekolah

Lama perjalanan untuk menuju ke tempat kerja atau sekolah maupun ke tempat tujuan lain di pengaruhi oleh jarak yang di tempuh dan moda yang digunakan. Waktu yang di tempuh untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I menempuh perjalanan 30-40 menit sebesar 15,6 %, penduduk golongan II sebanyak 14,7 %, Waktu untuk menempuh perjalanan 40-60 menit golongan II sebanyak 26,5 %, dan penduduk golongan III sebanyak 35,3 %, penduduk golongan I sebanyak 9,4 %. Diketahui bahwa rata-rata lama waktu perjalanan untuk menuju aktifitas sehari-hari penduduk Lubuk Baja dari berbagai golongan yaitu menempuh waktu perjalanan kurang dari 10 menit hal ini karena lokasi bekerja dekat dengan tempat tinggal.

Tabel 4.75 Lama waktu perjalanan

Lama waktu dari rumah ke lokasi kerja/sekolah	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	12	37,5 %	12	35,3 %	12	35,3 %	36	36 %
20- 30 menit	9	28,1 %	6	17,6 %	8	23,5 %	23	23 %
30 -40 menit	5	15,6 %	5	14,7 %	1	2,9 %	11	11 %
40 -60 menit	3	9,4 %	9	26,5 %	12	35,3 %	24	24 %
lainnya	3	9,4 %	2	5,9 %	1	2,9 %	6	6,0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.16 Moda Yang di Gunakan

Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I yang menggunakan kendaraan roda 2 sebanyak 9,4 %, dan menggunakan angkutan umum 87,5 %. Untuk penduduk golongan II sebanyak 58,8 % menggunakan kendaraan Mobil, dan yang menggunakan sepeda motor 38,2 %, Penduduk golongan III yang menggunakan mobil sebanyak 67,6 % . Bila dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan , bahwa moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan penduduk di kecamatan Lubuk Baja yang menggunakan kendaraan motor sebanyak 25 %, menggunakan mobil 45 % dan menggunakan angkutan umum 28 %.

Tabel 4.76 Moda yang digunakan

Moda yang digunakan	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

Kendaraan roda 2	3	9,4 %	13	38,2 %	9	26,5 %	25	25 %
Kendaraan roda 4	0	0,0 %	20	58,8 %	23	67,6 %	43	43 %
Angkutan umum	29	90,6 %	1	2,9 %	1	2,9 %	28	31 %
lainnya	0	0,0 %	0	0,0 %	1	2,9 %	1	1,0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.3.5.17 Alasan Menggunakan kendaraan Pribadi

Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk di Kecamatan Lubuk Baja sebagian besar karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman dan bebas.dengan prosentase 66 % mereka menyatakan pendapatnya.

Tabel 4.77 Alasan menggunakan kendaraan pribadi

Alasan menggunakan kendaraan pribadi	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	3	9,4 %	4	11,8 %	5	14,7 %	12	12 %
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	9	28,1 %	6	17,6 %	5	14,7 %	20	20 %
Lebih hemat/nyaman/aman/bebas	20	62,5 %	24	70,4 %	22	64,7 %	66	66 %
Route angkutan tdk ada yg ketempat tujuan	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Prestise/profesi	0	0,0 %	0	0,0 %	2	5,9 %	2	2,0 %
Pelayanan angkutan umum kurang baik	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

4.1.4.18 Biaya Transportasi

Biaya transportasi yang dikeluarkan tergantung dari moda yang digunakan, jarak perjalanan yang di tempuh. Bahwa biaya yang dikeluarkan penduduk golongan I untuk transportasi lebih kurang Rp.200.000 sebanyak 90,6 %, penduduk golongan II biaya yang di keluarkan sebesar Rp.200.000 – Rp.500.000 sebanyak 70,6 %, dan penduduk golongan III mengeluarkan biaya transportasi lebih dari Rp. 800.000 – Rp.1.000.000 per bulan.sebanyak 2,9 %. Namun ada juga biaya yang dikeluarkan bagi penduduk golongan III lebih kurang Rp.200.000 sebanyak 38,2 % ini dikarenakan lokasi bekerja mereka berdekatan dengan tempat tinggal. Bahkan tempat tinggal dijadikan tempat membuka usaha.

Tabel 4.78 Biaya Transportasi

Biaya transportasi	Penduduk Golongan						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		

< Rp .200 rb	29	90,6 %	9	26,5 %	13	38,2 %	51	51 %
Rp.200 rb – 500 rb	3	9,4 %	24	70,6 %	18	52,9 %	45	45 %
Rp. 550 rb – 750 rb	0	0.0 %	0	0,0 %	2	5,9 %	2	2,0 %
Rp. 800 rb – 1 juta	0	0.0 %	1	2,9 %	1	2,9 %	2	2.0 %
> Rp. 1 juta	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %	0	0.0 %
JUMLAH	32	100 %	34	100 %	34	100 %	100	100 %

Sumber : Analisa Data 2007

BAB V

ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1 Karakteristik Sosial Ekonomi Wilayah Studi

Dari hasil analisa data dapat di ketahui bahwa karakteristik sosial ekonomi penduduk di daerah pinggiran kota Batam (Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk) dan karakteristik penduduk yang ada di pusat kota (Kecamatan Lubuk Baja).

5.2 Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk Di Daerah Pinggiran (Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang dan Kecamatan Sei Beduk)

Penduduk di wilayah masing-masing *Hinterland*/Pinggiran yaitu Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, dan Kecamatan Sei Beduk, rata-rata status rumah yang di tempati sebagian besar adalah berstatus milik sendiri, yaitu untuk wilayah Nongsa dan Sei Beduk sebanyak 76 %, dan di wilayah Sekupang sebanyak 82 %, di samping itu masih banyak penduduk di ketiga wilayah Pinggiran ini yang status rumahnya sewa/kontrak yaitu sebanyak 17 % berada di wilayah Nongsa dan sebanyak 13 % di wilayah Sekupang dan 20 % di wilayah Sei Beduk. Bahwa tingkat kepemilikan rumah bagi penduduk di wilayah pinggiran sebagian besar berstatus milik sendiri namun masih banyak juga penduduk yang belum memiliki rumah sendiri, ini terjadi pada penduduk dengan tingkat ekonomi yang lebih rendah /para pendatang baru belum lama tinggal di Kota Batam. Bahwa tingkat kepemilikan rumah di daerah pinggiran seperti di Sekupang prosentasenya lebih banyak bila dibandingkan dengan daerah lainya seperti di Nongsa dan Sei Beduk, dapat dikatakan bahwa tingkat ekonomi penduduk di Sekupang jauh lebih baik dibanding dengan Nongsa maupun Sei Beduk. Sedangkan penduduk yang berada di pusat kota (Kecamatan Lubuk Baja), sebagian besar atau sebanyak 89 % rumah yang mereka tempati adalah milik sendiri, sedang yang berstatus sewa/kontrak sebanyak 11 %.

Ditinjau dari luas bangunan yang di tempati penduduk di wilayah pinggiran ini paling banyak luas bangunan yang ditempati $\leq 45 \text{ m}^2$. Dan penduduk dengan tingkat

ekonomi yang lebih tinggi banyak menempati bangunan dengan luas 54-90 m², untuk penduduk di wilayah Nongsa yang menempati bangunan ≥ 45 m² yaitu sebanyak 34 %. Ini terutama penduduk dengan tingkat ekonomi yang lebih kecil (Low income). Dan penduduk dengan tingkat ekonomi yang lebih tinggi banyak menempati bangunan dengan luas 54-90 m², dengan prosentase 52 %, sedang kan penduduk di Sekupang sebanyak 68 % menempati bangunan dengan luas 54-90 m², dan untuk penduduk di wilayah Sei Beduk sebanyak atau sebagian besar (56 %) luas bangunan yang mereka tempati ≤ 45 m², Ini menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat ekonomi penduduk, maka luas bangunan yang di tempati juga semakin besar, disamping itu dengan luas rumah/bangunan yang ditempati akan mempengaruhi kepadatan bangunan, kepadatan penduduk serta akhirnya dapat mempengaruhi ketinggian bangunan perlokasi.

Jumlah anggota keluarga di wilayah Nongsa rata-rata sebagian besar dengan jumlah anggota keluarga 4 orang ,begitu pula di wilayah Sekupang dan Sei Beduk Dengan banyaknya jumlah anggota keluarga maka pelaku pergerakan akan semakin meningkat dan perkembangan jumlah penduduk akan bertambah.

Ditinjau dari tingkat pendidikan anggota keluarga sebagian besar penduduk di wilayah pinggiran tingkat pendidikannya adalah SMA dan SMP prosentasenya cukup besar, untuk penduduk di Kecamatan Nongsa sebanyak 49 % berpendidikan SMA, dan dengan tingkat pendidikan SMP sebanyak 32 %.untuk penduduk di Sekupang sebanyak 59 % (Tingkat pendidikan SMA), demikian juga dengan peduduk di Sei Beduk rata-rata tingkat pendidikannya adalah SMA sebanyak 56 %.jika dilihat dari tingkat pendidikan di ketiga wilayah pinggiran maka tingkat pendidikan penduduk di Sekupang jauh lebih baik dengan di wilayah Nongsa dan Sei Beduk,hal ini juga tidak terlepas dari sarana dan prasarana pendukung yang ada. Dengan tingginya kualitas penduduk dalam bidang pendidikan tersebut maka akan lebih cepat dalam mencapai kemajuan dalam segala hal.

Dilihat dari jenis pekerjaan, penduduk wilayah pinggiran dalam hal ini di Kecamatan Nongsa, bekerja sebagai pegawai swasta sebanyak 52 %, dan sebanyak 23 %, bekerja sebagai pegawai Negeri.demikian halnya penduduk di wilayah Sekupang jenis pekerjaan penduduk di Kecamatan Sekupang jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka jenis pekerjaan yang paling banyak yaitu sebagai pegawai swasta dengan prosentase 72 % dikarenakan daerah ini merupakan salah satu daerah pengembangan industri berat dan ringan di Pulau. Batam

yang berkembang cukup pesat setelah daerah Batu Ampar kemudian diikuti industri-industri lain seperti di Nongsa dan Sei Beduk, tidak jauh berbeda yang berada di wilayah Sei Beduk, sebanyak 54 % rata-rata bekerja sebagai pegawai swasta karena sektor swasta lebih dominan hal ini salah satu sebab menariknya Kota Batam sebagai daerah industri yang selalu menyerap tenaga kerja dan khususnya daerah Sei Beduk yang ditunjang tumbuhnya industri bebas polusi seperti di daerah Muka Kuning (Industri Batamindo), dan ditunjang adanya proyek-proyek oleh para pengembang property di wilayah Tanjung Piayu dan Batu Aji dan sekitarnya.

Dengan besarnya pegawai swasta ini dikarenakan sektor swasta terutama di bidang industri sangat dominan di daerah ini, terutama di Kota Batam, hal ini salah satu sebab menariknya Kota Batam sebagai daerah industri yang selalu menyerap tenaga kerja dan khususnya daerah Nongsa, Sekupang, dan Sei Beduk serta daerah lainnya yang ada di pulau Batam. yang ditunjang tumbuhnya industri-industri berat dan ringan, dan ditunjang adanya proyek-proyek oleh para pengembang/jasa property. Dilihat dari tingkat pendapatan penduduk di wilayah Nongsa sebanyak 53 % berpendapatan antara Rp. 1.000.000 – Rp. 1.499.000, sedang di wilayah Sekupang dengan tingkat pendapatan yang sama sebanyak 39 %, serta untuk penduduk di wilayah Sei Beduk sebanyak 42 %. dan selebihnya berpendapatan lebih besar dari Rp. 2.000.000 .(20 % - 29 %).

Berdasarkan kepemilikan sepeda motor dan kepemilikan mobil, penduduk wilayah pinggiran dalam hal ini penduduk di wilayah Nongsa, sebanyak 62 % memiliki sepeda motor dan memiliki mobil sebanyak 47 %. bahwa tingkat kepemilikan kendaraan pribadi dari berbagai golongan masyarakat di Kecamatan Nongsa cukup besar, demikian halnya bagi penduduk di wilayah Sekupang berdasarkan kepemilikan sepeda motor sebanyak 63 % memiliki sepeda motor Sedangkan kepemilikan mobil sebanyak 47 %. Ini menunjukkan bahwa kepemilikan kendaraan pribadi di wilayah ini juga cukup besar, dikarenakan fenomena yang terjadi di kota Batam mobil di jual dengan harga yang cukup murah. Untuk penduduk di Sei Beduk sebanyak 59 % memiliki sepeda motor dan sebanyak 52 % memiliki mobil. Dari ketiga wilayah daerah pinggiran tersebut yaitu (Kecamatan Nongsa, Sekupang dan Sei Beduk) bahwa tingkat kepemilikan kendaraan pribadi baik roda dua maupun mobil cukup besar.

Dari ke tiga wilayah pinggiran tersebut yakni Kecamatan Nongsa, Sekupang dan Kecamatan Sei Beduk tersebut kondisi sosial ekonomi masyarakat berdasarkan

karakteristik sosial masyarakat di wilayah Sekupang kondisinya lebih baik dibanding di Nongsa dan Sei Beduk, demikian juga dengan di Sei Beduk lebih baik dari di daerah Nongsa.

5.3 Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Pusat Kota

A. Karakteristik sosial ekonomi penduduk di Kecamatan Lubuk Baja

Penduduk Kecamatan Lubuk Baja dari berbagai golongan ekonomi masyarakat merupakan penduduk setempat atau pindahan kecamatan lain yang sudah lama menetap di wilayah tersebut, mereka memilih tinggal di wilayah ini di pengaruhi daya tarik perkembangan di sektor industri dan jasa di wilayah Batu Ampar dan perkembangan pusat perdagangan di wilayah Nagoya dan sekitarnya. sehingga membuat daya tarik untuk tinggal di Kecamatan Lubuk Baja.

Status rumah yang di tempati penduduk di wilayah Lubuk Baja sebagian besar adalah milik pribadi sebanyak 85 %, dan masih banyak juga yang berstatus sewa/kontrak sebesar 15 %. rata-rata penduduk Lubuk Baja menempati luas bangunan $\leq 45 \text{ m}^2$ dengan prosentase 56 %, dan yang menempati luas bangunan lebih dari 100 m^2 sebesar 10 %.

Jumlah anggota keluarga di wilayah Lubuk Baja rata-rata 3,73 orang dengan tingkat pendidikan anggota keluarga sebagian besar tingkat pendidikannya adalah SMA, sebesar 49 %, sedang dengan tingkat pendidikan sarjana sebanyak 10 %.

Berdasarkan jenis pekerjaan, penduduk di Kecamatan Lubuk Baja, sebanyak 54 % rata-rata bekerja sebagai pegawai swasta karena sektor swasta lebih dominan hal ini salah satu sebab menariknya Kota Batam sebagai daerah industri dan perdagangan.

Dari jumlah pendapatan keluarga di Kecamatan Lubuk Baja sebanyak 36 % dengan jumlah pendapatan sebesar Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000. sedangkan penduduk dengan penghasilan Rp. 2.000.000 – Rp.2.999.000 sebanyak 29 %. dan yang berpenghasilan \geq Rp.3.000.000 sebanyak 6 %. Dengan tingkat besarnya pendapatan keluarga tersebut akan mempengaruhi besarnya pengeluaran dari masing-masing keperluan keluarga tersebut.

Berdasarkan kepemilikan sepeda motor dan kepemilikan mobil, penduduk di Lubuk Baja sebanyak 64 % memiliki sepeda motor dan sebanyak 57 % memiliki mobil. bahwa tingkat kepemilikan kendaraan pribadi dari berbagai golongan masyarakat di Lubuk Baja cukup besar hal ini akan mempengaruhi kondisi lalu lintas yang ada.

5.3.1 Tabel Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Daerah Pinggiran/ *Hinterland* Kota Batam dan Penduduk di Pusat Kota.

Berdasarkan hasil analisa data, penduduk pinggiran/*Hinterland* di masing-masing wilayah studi mempunyai karakteristik sebagai berikut :

1. Status rumah yang di tempati

Tabel 5.1 Status rumah yang di tempati

Uraian	Daerah Pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja
Status rumah yang di tempati				
- Milik Sendiri	76 %	82 %	76 %	85 %
- Sewa/Kontrak	17 %	13 %	20 %	15 %
- Rumah dinas	5,0 %	5,0 %	2,0 %	0,0 %

Sumber: Analisa data 2007

Status rumah yang di tempati dari golongan ekonomi penduduk di wilayah pinggiran dalam hal ini Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk adalah sebagian besar berstatus milik sendiri, dimana prosentase terbesar di Kecamatan Sekupang, Bahwa tingkat kepemilikan rumah di daerah pinggiran seperti di Sekupang lebih banyak di bandingkan di daerah pinggiran lain seperti di Nongsa dan Sei Beduk hal ini dikarenakan di wilayah Sekupang berkembang lebih dahulu daripada di wilayah Nongsa dan Sei Beduk, dapat dikatakan tingkat ekonomi penduduk di wilayah Sekupang jauh lebih baik di banding dengan daerah pinggiran yang lain.,sedangkan status rumah yang ditempati yang ada di Kecamatan Nongsa dan Sei Beduk perbedaannya sangat kecil.

Demikian halnya dari berbagai golongan ekonomi penduduk yang ada di pusat kota status sebanyak 85 % status rumah yang ditempati adalah milik sendiri, dan yang masih berstatus sewa atau kontrak cukup banyak, Dari status rumah yang mereka tempati dari berbagai wilayah di empat kecamatan tersebut disisi lain masih banyak juga penduduk dari wilayah pinggiran yang belum memiliki rumah sendiri, ini terjadi pada penduduk dengan tingkat ekonomi yang lebih rendah. Salah satu usaha upaya supaya bisa memiliki rumah sendiri adalah dapat dilakukan dengan cara kredit rumah

dan bantuan subsidi dari pemerintah dengan bunga yang lebih kecil terutama untuk penduduk dengan tingkat ekonomi yang lebih kecil. selain itu peran swasta terutama para pengembang perumahan dalam menyediakan perumahan sesuai dengan tingkat kemampuan ekonomi penduduk

2. Luas Bangunan Yang di Tempati

Tabel 5.2. Luas bangunan yang di tempati

Uraian	Daerah Pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja
Luas Bangunan yang di tempati				
- > 45 m ²	34 %	13 %	56 %	56 %
- 54 -90 m ²	52 %	68 %	31 %	31 %
- 100 – 200 m ²	14%	20 %	12 %	10 %
- 250 -400 m ²	0,0 %	2.0 %	1,0 %	3.0 %

Sumber: Analisa data 2007

Berdasarkan luas bangunan yang di tempati penduduk di daerah *hinterland* di masing-masing Kecamatan dari berbagai golongan ekonomi penduduk ,dimana luas bangunan yang di tempati antara 54 - 90 m² , dimana prosentase yang paling besar di wilayah Sekupang sebesar 68 % dan di Kecamatan Nongsa 52 %, hal ini berbeda dengan penduduk pinggiran Kecamatan Sei Beduk sebagian besar penduduk 56 % banyak menempati luas bangunan ≥ 45 m².Demikian halnya penduduk yang berada di kota Kecamatan Lubuk Baja sebagian besar rumah yang di tempati dengan luas bangunan ≥ 45 m², hal ini karena keterbatasan lahan yang ada di perkotaan serta harga rumah/tanah yang cukup tinggi. berbeda dengan daerah pinggiran yang relatif masih murah di bandingkan di pusat kota. Disamping itu ada juga yang menempati luas bangunan lebih besar dari itu. Bahwa semakin tinggi ekonomi penduduk, maka luas bangunan yang di tempati juga semakin besar. Luas rumah akan mempengaruhi kepadatan bangunan, kepadatan penduduk,serta akhirnya dapat mempengaruhi ketinggian bangunan per lokasi.

3. Jumlah Anggota Keluarga

Tabel 5.3. Jumlah anggota keluarga

Uraian	Daerah Pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja

Jumlah Anggota Keluarga ≥ 7 tahun				
- 1 Anggota keluarga	4 %	4 %	3 %	4 %
- 2 Anggota keluarga	6 %	10 %	7 %	6 %
- 3 Anggota keluarga	23 %	25 %	25 %	23 %
- 4 Anggota keluarga	50 %	44 %	50 %	50 %
- 5 Anggota keluarga	14 %	14 %	12 %	14 %
- 6 Anggota keluarga	3 %	3 %	3 %	3 %

Sumber: Analisa data 2007

Dari hasil analisa data, tabel 5.4 bahwa jumlah anggota keluarga di masing-masing wilayah studi yaitu di Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk dan Kecamatan Lubuk Baja, rata-rata sebagian besar mempunyai 4 anggota keluarga .dengan banyaknya jumlah anggota keluarga maka pelaku pergerakan akan semakin meningkat.dan perkembangan jumlah penduduk akan bertambah.

4. Tingkat Pendidikan Anggota Keluarga

Tabel 5.4 Tingkat Pendidikan Anggota Keluarga

Uraian	Daerah Pinggiran/Hinterland			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja
Tingkat Pendidikan anggota keluarga				
- SD	4. %	4.0 %	6.0 %	4.0 %
- SMP	32 %	26 %	25 %	32 %
- SMA	49 %	59%	56 %	49 %
- Sarjana	10 %	11 %	8,0 %	10 %
- Pasca Sarjana	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
- Lainnya	5 %	0.0 %	5.0 %	5.0 %

Sumber: Analisa data 2007

Tingkat pendidikan anggota keluarga dari berbagai golongan ekonomi penduduk di masing-masing Kecamatan bahwa rata-rata tingkat pendidikannya adalah SMA dimana prosentase sebanyak 59 % di wilayah Sekupang hal ini tidak terlepas dari sarana pendidikan pendukung yang ada, dan penduduk dengan tingkat pendidikan sarjana sebanyak 11 %. Sedangkan penduduk yang ada di pusat kota dengan tingkat pendidikan SMA sebanyak 49 %

Bahwa semakin tinggi golongan ekonomi, semakin tinggi pula tingkat pendidikan anggota keluarga. dengan tingginya kualitas penduduk dalam bidang pendidikan tersebut maka akan lebih cepat pula dalam mencapai kemajuan dalam segala hal.

5. Jenis Pekerjaan

Tabel 5.5 Jenis Pekerjaan

Uraian	Daerah Pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja
Jenis Pekerjaan				
- Pegawai Negri	23 %	19 %	20 %	16 %
- Pegawai Swasta	52 %	72%	54%	54 %
- ABRI	4,0 %	4,0 %	2,0 %	0,0 %
- Wiraswasta	4,0 %	4,0 %	19 %	30 %
- Petani	1,0 %	1,0 %	1,0 %	0,0 %
Lainnya	16 %	0,0%	4,0 %	0,0 %

Sumber: Analisa data 2007

Jenis pekerjaan di tiap-tiap Kecamatan dari berbagai golongan ekonomi penduduk, bahwa rata-rata bekerja sebagai pegawai swasta. prosentase terbesar di daerah pinggiran yaitu di wilayah Sekupang yaitu sebanyak 72 %.dikarenakan daerah ini merupakan salah satu daerah industri berat pertama kali di Pulau Batam yang berkembang cukup pesat setelah daerah Batu Ampar kemudian diikuti industri-industri lain seperti di Nongsa dan Sei Beduk. Dan penduduk yang berada di pusat kota sebanyak 54 % bekerja sebagai pegawai swasta dan sebanyak 30 % bekerja sebagai wiraswasta.

6. Pendapatan

Tabel 5.6. Pendapatan Keluarga

Uraian	Daerah pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja

Pendapatan Perbulan				
- 500.000 – 999.000	4,0 %	6.0 %	4.0 %	6,0 %
- 1.000.000 – 1499.000	53 %	39 %	42 %	36 %
- 1.500.000 – 1.999.000	17 %	20 %	22 %	23 %
- 2.000.000 – 2.999.000	21 %	29 %	25 %	29 %
- > 3.000.000	6.0 %	6.0 %	6.0 %	6.0 %

Sumber: Analisa data 2007

Berdasarkan pendapatan dari berbagai golongan ekonomi penduduk di masing-masing Kecamatan, untuk penduduk di Kecamatan Nongsa ,yang pendapatannya antara Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000 sebanyak 53 %, penduduk yang berpendapatan antara Rp. 2.000.000 – Rp.2.999.000 sebanyak 21 %.dan penduduk dengan tingkat pendapatan > 3.000.000 sebesar 6 %. Untuk di wilayah Sekupang penduduk yang berpendapatan antara Rp. 2.000.000 – Rp. 2.999.000 sebanyak 29 %.Untuk penduduk yang berada di wilayah pusat Kota sebanyak 36 % berpendapatan antara Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000 dan sebanyak 29 % berpendapatan antara Rp.2.000.000 – Rp.2.999.000, dari ketiga wilayah pinggiran tersebut dilihat dari pendapatan keluarga perbedaan sangat kecil hampir merata.

7. Kepemilikan Kendaraan (Sepeda Motor dan Mobil)

Tabel 5.7 Kepemilikan Kendaraan Motor

Uraian	Daerah pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja
Kepemilikan sepeda Motor				
- Tidak Punya	29 %	29 %	31 %	26 %
- 1	62 %	63 %	59 %	64 %
- 2	8,0 %	8,0 %	9 %	9,0 %
- 3	1,0 %	0,0 %	1,0 %	1,0 %

Sumber: Analisa data 2007

Tabel 5.8 Kepemilikan Kendaraan Mobil

Uraian	Daerah pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja

Kepemilikan Mobil					
-	Tidak Punya	48 %	45 %	42 %	36 %
-	1	47 %	47 %	52 %	57 %
-	2	3,0 %	5,0 %	3,0 %	4,0 %
-	3	2,0 %	3,0 %	2,0%	3,0 %

Sumber: Analisa data 2007

Berdasarkan kepemilikan kendaraan, penduduk di masing-masing Kecamatan dari berbagai golongan ekonomi penduduk, diketahui bahwa untuk penduduk di Kecamatan Nongsa, Sekupang dan Sei Beduk sebagian besar memiliki kendaraan motor prosentase terbesar di Kecamatan Sekupang, ini menunjukkan bahwa tingkat ekonomi dari penduduk di masing-masing wilayah semakin besar ekonominya maka tingkat kepemilikan kendaraan semakin besar dan tidak semua golongan ekonomi bawah bisa memiliki kendaraan. Demikian halnya penduduk yang berada di pusat kota kepemilikan kendaraan pribadi baik motor maupun mobil sangat besar. Hal ini karena faktor ekonomi penduduk, budaya selain itu teknologi yang berkembang dan fenomena di kota Batam harga mobil yang relatif murah.

8. Maksud perjalanan sehari-hari

Tabel 5.9 Maksud Perjalanan

Uraian	Daerah Pinggiran/Hinterland			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja
Maksud perjalanan sehari-hari				
- Bekerja	57 %	66 %	56 %	63 %
- Sekolah/kuliah	29 %	21 %	30 %	25 %
- Berbelanja	8,0 %	8,0 %	8,0 %	6,0 %
- Kegiatan sosial lainnya	6,0 %	5,0 %	6,0 %	6,0 %

Sumber: Analisa data 2007

Bahwa penduduk di wilayah pinggiran baik di Nongsa, Sekupang maupun di Sei Beduk, bahwa maksud perjalanan utama sehari-hari adalah untuk tujuan bekerja, demikian juga penduduk yang berada di pusat kota. Mereka lebih banyak melakukan perjalanan untuk tujuan bekerja persentasenya sebanyak 63 %. Selebihnya untuk tujuan yang lain seperti ke sekolah, maupun untuk tujuan berbelanja.

9. Jarak dari rumah ke tempat kerja

Tabel 5.10 Jarak dari rumah ke tempat kerja/sekolah

Uraian	Daerah Pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja
Jarak dari rumah ke tempat kerja /sekolah				
- 100 m – 1 km	4,0 %	3,0 %	12,0 %	6,0 %
- 1 – 5 km	39 %	40 %	45 %	52 %
- 5 – 10 km	42 %	42 %	28 %	27 %
≥10 km	15 %	15 %	15 %	15 %

Sumber:
Analisa
data 2007

D
ari
uraian
diatas
dapat

disimpulkan bahwa dari berbagai golongan ekonomi penduduk di tiap-tiap wilayah studi, jarak perjalanan dari rumah ke tempat kerja yang di tempuh paling banyak antara 1 – 5 km hingga 5 – 10 km.hal ini disebabkan karena lokasi bekerja tidak jauh dengan lokasi tempat tinggal.selain itu hampir meratanya penyebaran daerah industri yang ada di kota Batam dan dibangunnya lokasi perumahan yang tidak jauh dari lokasi bekerja.

10 Lama waktu Perjalanan

Tabel 5.11 . Lama Waktu Perjalanan

Uraian	Daerah pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja
Lama Waktu perjalanan				
- < 10 menit	22 %	24 %	26 %	36 %
- 20 – 30 menit	32 %	32 %	8,0 %	23 %
- 30 – 40 menit	23 %	21 %	29 %	11 %
- 40 – 60 menit	16 %	16 %	30 %	24 %
lainnya	7.0 %	7.0 %	7.0 %	6,0 %

Sumber: Analisa data 2007

Berdasarkan hasil analisa data bahwa di ketahui bahwa lama waktu perjalanan dari tempat kerja/sekolah di wilayah studi rata-rata lama waktu perjalanan yang di tempuh untuk tempat aktifitas sehari-hari bervariasi, hal ini sangat tergantung dari jarak perjalanan dari tempat tinggal menuju tempat aktifitas sehari-hari dan moda yang digunakan.Dalam melakukan perjalanan penduduk di Nongsa maupun di Sekupang lama waktu perjalanan sebagian besar antara 20 – 30 menit.disamping itu

dengan waktu perjalanan kurang dari atau sama dengan 10 menit juga cukup besar. bagi penduduk di pusat kota lama waktu perjalanan untuk menuju aktivitas sehari-hari ≤ 10 menit prosentase cukup besar hal ini lokasi tempat tinggal dengan tempat kerja relatif tidak terlalu jauh.

11 Moda Yang di gunakan

Tabel 5.12 Moda yang digunakan

Uraian	Daerah Pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja
Moda Yang digunakan				
- Kendaraan roda dua	36 %	33 %	24 %	25 %
- Kendaraan roda empat	30 %	35 %	42 %	43 %
- Angkutan Umum	32 %	31 %	34 %	31 %
lainnya	2.0 %	1,0 %	0,0 %	1.0 %

Sumber: Analisa data 2007

Berdasarkan hasil analisa data bahwa di ketahui bahwa moda yang di gunakan dalam melakukan perjalanan dari berbagai golongan di wilayah studi sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi baik jenis roda dua (motor) maupun kendaraan mobil, dalam melakukan perjalanan menggunakan mobil pribadi dengan alasan bahwa karena lebih merasa nyaman, aman dan dinilai lebih hemat .banyaknya aktifitas perjalanan menggunakan kendaraan pribadi ini lebih disebabkan karena status sosial ekonomi penduduk dan pengaruh budaya dan teknologi. Disamping menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan disisi lain pengguna moda angkutan umum di keempat wilayah tersebut juga cukup besar rata-rata 31 % sampai dengan 34 %. ini berarti bahwa moda angkutan umum masih cukup banyak dinikmati oleh berbagai golongan penduduk.

12. Biaya Transportasi

Tabel 5.13 Biaya Transportasi

Uraian	Daerah pinggiran/ <i>Hinterland</i>			Daerah Pusat Kota
	Kecamatan Nongsa	Kecamatan Sekupang	Kecamatan Sei Beduk	Kecamatan Lubuk Baja

Biaya Transportasi				
- < Rp. 200.000	54 %	52 %	62 %	51 %
- Rp. 200.000 – 500.000	39 %	42 %	31 %	45 %
- Rp. 550.000 – 750.000	6.0 %	6.0 %	5,0 %	2,0 %
- Rp. 800. 000 – 1.000.000	1.0 %	1,0 %	2.0 %	2.0 %

Sumber: Analisa data 2007

Berdasarkan hasil analisa data bahwa di ketahui bahwa biaya transportasi yang dikeluarkan dari berbagai golongan penduduk di wilayah studi, sebagian besar biaya yang dikeluarkan kurang dari atau sama dengan Rp. 200.000 kebanyakan mereka yang menggunakan moda angkutan umum, dan rata-rata pengguna kendaraan pribadi biaya yang dikeluarkan untuk transportasi tiap bulan antara Rp. 200.000 – 500.000, bahwa biaya yang dikeluarkan untuk transportasi hal ini juga sangat tergantung dari jarak yang ditempuh dan moda yang digunakan.

5.4. Karakteristik Pola Perjalanan Penduduk Wilayah Hinterland (Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang dan Kecamatan Sei Beduk)

Maksud perjalanan sehari-hari/utama bagi penduduk di Kecamatan Nongsa adalah sebagian besar untuk bekerja yaitu sebesar 57 % dan selebihnya untuk tujuan perjalanan yang lain seperti sekolah sebanyak 29 %, berbelanja dan kegiatan sosial masing-masing sebesar 8 % dan 6 %.Jarak yang ditempuh penduduk untuk melakukan aktifitas sehari-hari ke tempat tujuan masing-masing dengan jarak tempuh antara 5 – 10 km sebesar 42 %. Dan penduduk yang menempuh jarak lebih besar dari 10 km untuk menuju ke tempat tujuan aktifitas sehari-hari yaitu sebanyak 15 %. Selain itu yang menempuh jarak 1-5 km juga cukup banyak yaitu sebesar 39 %. Dimana lokasi bekerja/sekolah sebagian masih berada di Nongsa sendiri tepatnya di daerah Industri Kabil dan Batu Besar, dan yang lain tersebar di luar Kecamatan Nongsa.Besarnya prosentase jarak perjalanan 1-5 km dilatar belakanginya oleh status pekerjaan responden dimana lokasi bekerja dengan tempat tinggal relatif dekat yang akhirnya memperpendek jarak perjalanan yang harus di tempuh untuk mencapai tempat aktifitas.

Waktu yang di tempuh untuk melakukan perjalanan menuju tempat tujuan sehari-hari dengan lama waktu perjalanan antara 20 -30 menit (32 %) sampai 30 – 40 menit (37 %). Lama perjalanan untuk menuju ke tempat kerja atau sekolah

maupun ke tempat tujuan lain sangat di pengaruhi oleh jarak yang di tempuh dan moda yang digunakan

Dalam melakukan perjalanan sehari-hari sebanyak 36 % menggunakan kendaraan sepeda motor dan sebanyak 32 % menggunakan angkutan umum. dan penduduk dengan tingkat ekonomi yang lebih tinggi sebanyak 30 % dalam melakukan perjalanan menggunakan mobil pribadi dengan alasan bahwa karena lebih merasa nyaman, aman dan dinilai lebih hemat .banyaknya aktifitas perjalanan menggunakan kendaraan pribadi ini lebih disebabkan karena status sosial ekonomi penduduk dan pengaruh budaya dan teknologi.

Untuk keperluan biaya transportasi dari penduduk di Kecamatan Nongsa rata-rata mengeluarkan biaya antara Rp.200.000 - Rp.500.000 atau sebesar 39 %. Dan lebih kecil atau sama dengan Rp. 200.000 sebanyak 54 % kebanyakan mereka yang menggunakan angkutan umum, dengan demikian dapat dikatakan bahwa biaya yang dikeluarkan untuk transportasi hal ini juga sangat tergantung dari jarak yang ditempuh perjalanan dan moda yang digunakan.

Kecenderungan dari penduduk pinggiran yaitu memilih daerah pinggiran dengan mempertimbangkan faktor aksesibilitas, karena itu mereka memilih daerah pinggiran yang sudah tertata yang memperhatikan aksesibilitas atau kemudahan dalam melakukan perjalanan, untuk aksesibilitas penduduk pinggiran lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi karena kendaraan pribadi mempunyai aksesibilitas tinggi dan dinilai lebih aman, nyaman dan bebas dan tepat waktu.

Demikian halnya bagi penduduk di Wilayah Sekupang sebesar 66 % maksud perjalanan sehari-hari / utama adalah sebagian besar adalah bekerja,. Selain bekerja tujuan perjalanan yang lain seperti untuk sekolah sebanyak 21 %, dan selebihnya untuk tujuan belanja dan kegiatan sosial lainnya. Dilihat dari jarak Jarak perjalanan yang ditempuh dari rumah ke tempat tujuan sehari-hari sebagian besar penduduk di Sekupang menempuh jarak antara 1 – 5 km hingga 5-10 km dengan waktu perjalanan 20 -30 menit hingga 30- 40 menit, Dimana lokasi bekerja/sekolah sebagian masih berada di Sekupang sendiri tepatnya di daerah industri Sagulung ,maupun di Sekupang dan di Tiban, yang lain tersebar di luar Kecamatan Sekupang, hal ini tidak jauh berbeda dengan di wilayah Nongsa perbedaannya tidak terlalu mencolok.

Dan moda yang digunakan untuk tujuan perjalanan sehari-hari banyak menggunakan kendaraan Pribadi (Kendaraan motor dan Kendaraan mobil). pengguna kendaraan sepeda motor mencapai 33 % dan pengguna mobil pribadi mencapai 35 %,

Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk di Kecamatan Sekupang karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman.dengan prosentase 67 % mereka menyatakan pendapatnya

Bahwa biaya yang dikeluarkan penduduk untuk transportasi antara Rp. 200.000 – Rp.500.000 sebanyak 42 %, rata-rata bagi pengguna kendaraan pribadi, sedang penduduk dengan penghasilan lebih kecil biaya yang dikeluarkan untuk transportasi rata-rata \leq Rp. 200.000 mereka lebih banyak menggunakan angkutan umum.

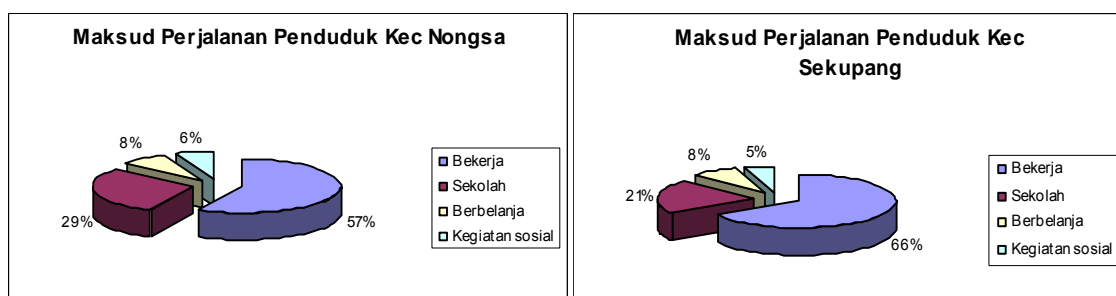
Untuk penduduk di Kecamatan Sei Beduk, Berdasarkan maksud perjalanan sehari-hari / utama bagi penduduk di Sei Beduk sebanyak 56 % adalah untuk tujuan bekerja. Selain bekerja tujuan perjalanan yang lain seperti untuk sekolah sebanyak 30 %, dan selebihnya untuk tujuan belanja dan kegiatan sosial lainnya. Hal ini berbeda dengan yang terjadi di wilayah Sei Beduk dimana untuk tujuan perjalanan sehari-hari sebagian besar Penduduk Sei Beduk menempuh jarak perjalanan kurang dari atau 1 – 5 km justru sangat mencolok dibanding jarak yang lain.hal ini dipengaruhi keinginan responden dalam memilih tempat tinggal dekat dengan tempat kerja baik dengan cara membeli maupun sewa atau kontrak. (sebanyak 45 %) hingga 5 – 10 km (sebanyak 28 %), dengan lama waktu perjalanan antara 20-30 menit hingga 30- 40 menit. Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan banyak menggunakan kendaraan roda dua sebanyak 24 %. dan menggunakan angkutan umum 34 %. Serta yang menggunakan kendaraan mobil sebanyak 42 %. Alasan mereka karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman dan bebas.dengan prosentase 67 % mereka menyatakan pendapatnya, selain itu dengan menggunakan kendaraan pribadi bisa tepat waktu.

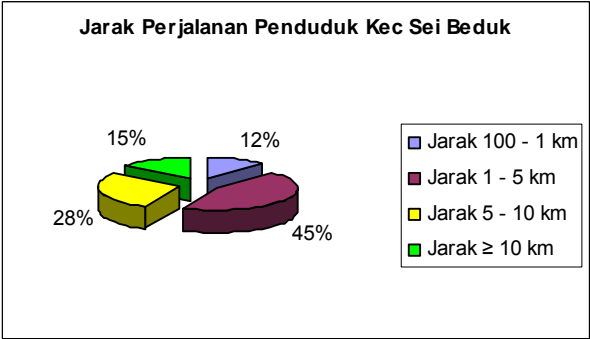
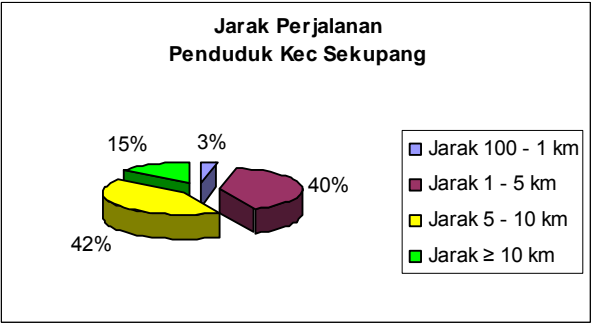
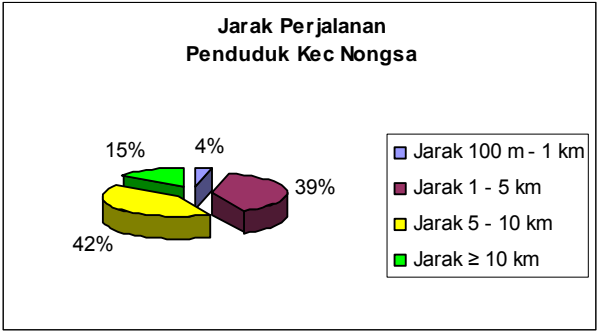
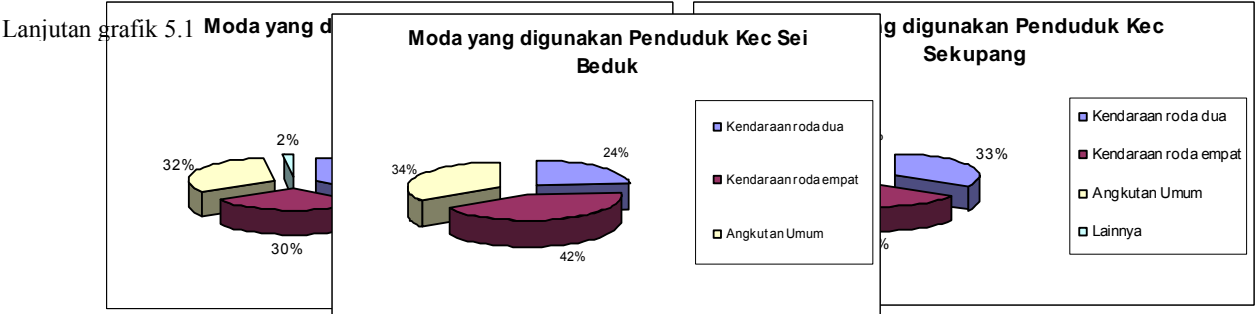
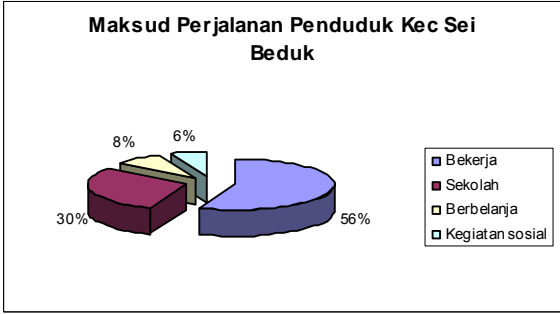
Biaya yang dikeluarkan untuk transportasi bagi penduduk Sei Beduk rata-rata sebesar \leq Rp.200.000 per bulan. (sebanyak 62 %) rata-rata mereka menggunakan moda angkutan umum, hingga Rp200.000 - 500.000 (sebesar 31 %). Mereka cenderung menggunakan kendaraan pribadi. besarnya biaya transportasi hal ini juga sangat tergantung dari moda yang digunakan,serta jarak yang di tempuh.

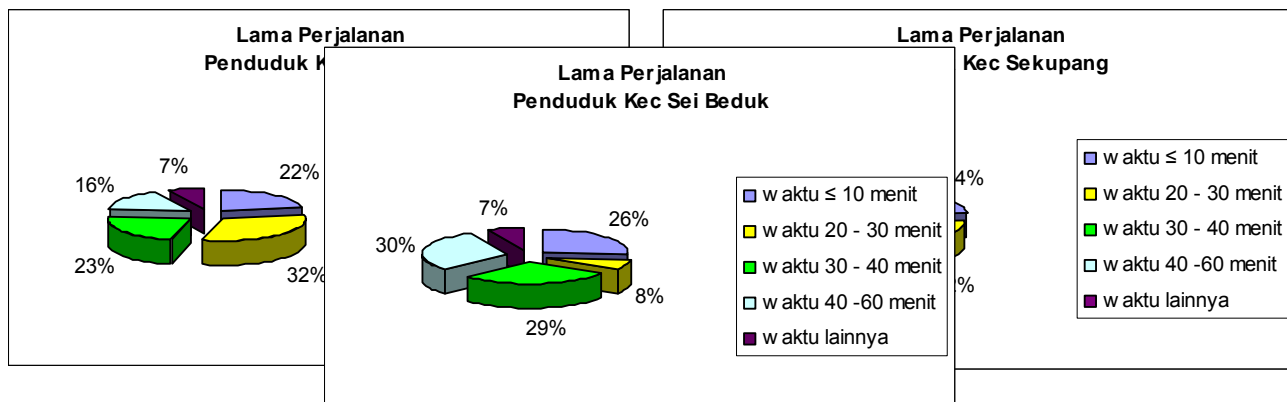
Grafik 5.1

Karakteristik Pola Perjalanan dari masing-masing Daerah Pinggiran

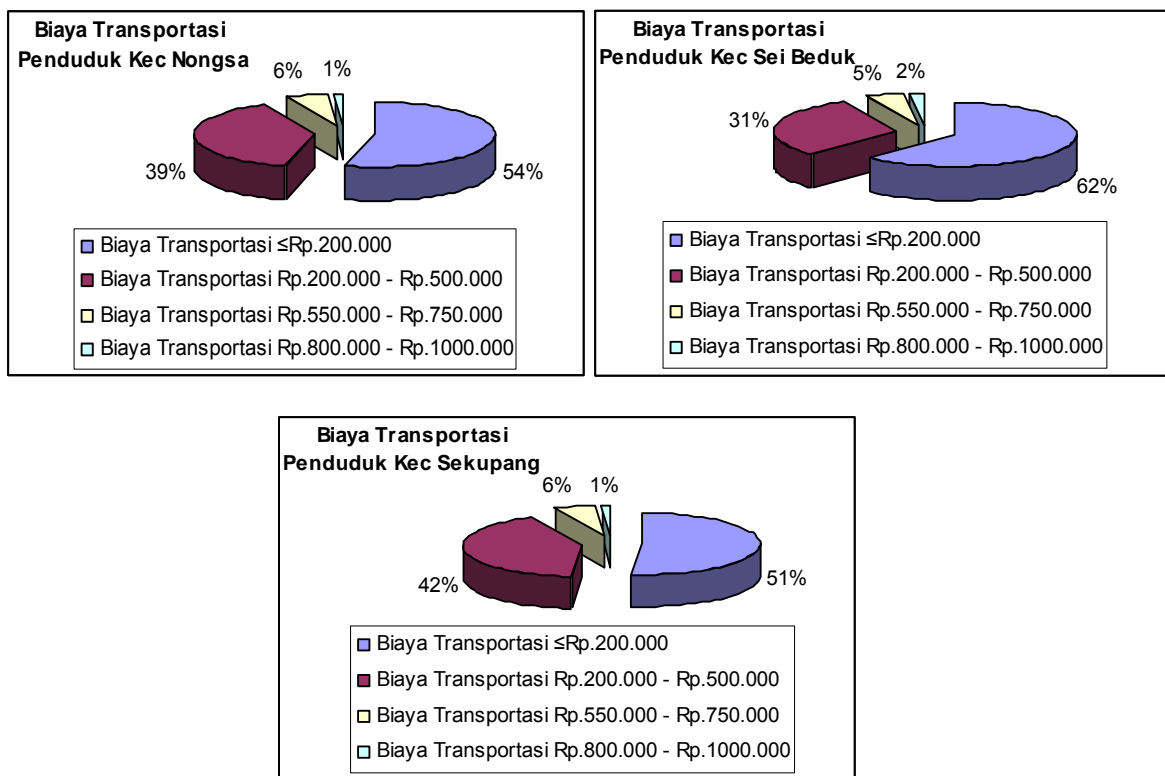
(Ditinjau dari maksud perjalanan, Moda yang digunakan, Jarak dan lama waktu perjalanan, dan Biaya transportasi)







Lanjutan grafik 5.1



5.5. Karakteristik Pola Perjalanan Penduduk Pusat Kota (Kecamatan Lubuk Baja)

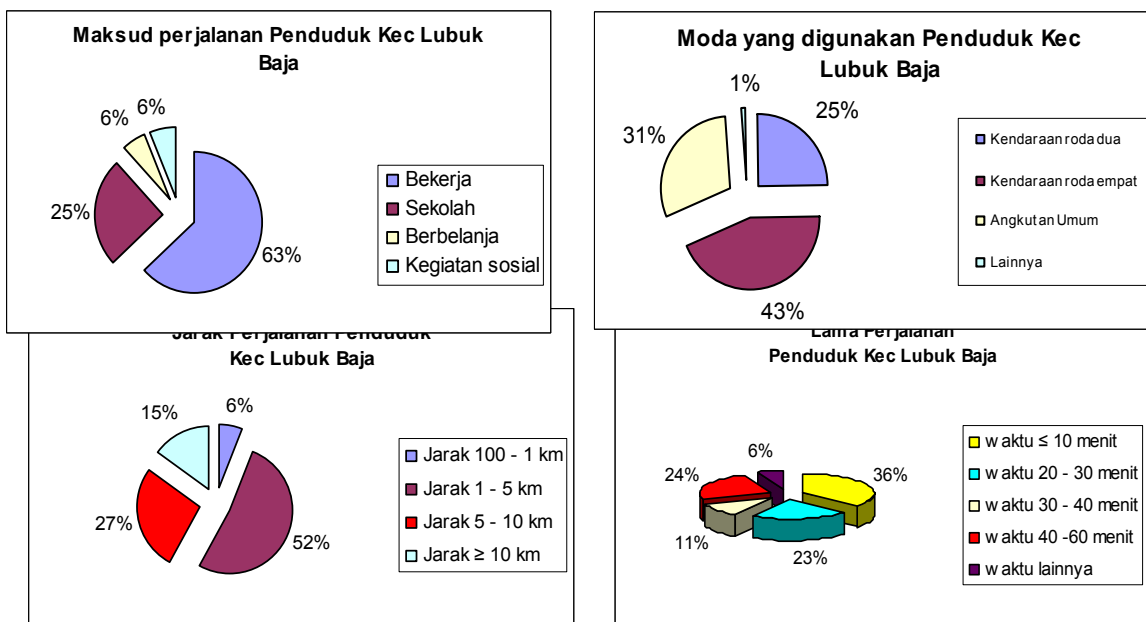
Maksud perjalanan sehari-hari / utama bagi penduduk di Lubuk Baja adalah sebagian besar adalah bekerja.yaitu sebanyak 63 %, Selain bekerja tujuan perjalanan yang lain seperti untuk sekolah sebanyak 25 %, serta untuk kegiatan sosial dan belanja masing-masing sebanyak 6 %. Dengan demikian bahwa aktifitas utama penduduk di Kecamatan Lubuk Baja adalah bekerja dan selebihnya untuk kegiatan yang lain.

Untuk tujuan perjalanan sehari-hari sebagian besar Penduduk Lubuk Baja menempuh jarak perjalanan 1 – 5 km (sebanyak 52 %) dengan lama perjalanan kurang dari atau sama dengan 10 menit, hingga 5 – 10 km (sebanyak 27 %), dengan lama waktu perjalanan antara 20-30 menit hingga 30- 40 menit.besarnya jarak perjalanan yang di tempuh 1 – 5 km ini dilatar belakangi status pekerjaan responden lokasi pekerjaan relatif dekat tempat pekerjaan Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan banyak menggunakan kendaraan roda dua sebanyak 25 %.dan menggunakan angkutan umum 31 %. Serta yang menggunakan kendaraan mobil sebanyak 43 %. Alasan mereka karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat,nyaman.dengan prosentase 66 % mereka menyatakan pendapatnya,selain itu dengan menggunakan kendaraan pribadi bisa tepat waktu. Biaya yang dikeluarkan untuk transportasi bagi penduduk Lubuk Baja rata-rata sebesar \leq Rp.200.000 per bulan. (sebanyak 51 %), menggunakan angkutan umum/sepeda motor, hingga Rp 500.000 (sebesar 45 %).mereka yang menggunakan kendaraan mobil pribadi, besarnya biaya transportasi hal ini juga sangat tergantung dari moda yang digunakan,serta jarak yang di tempuh.

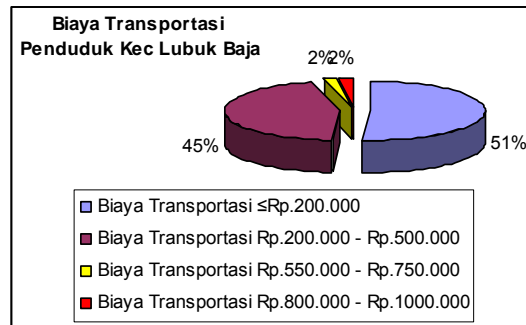
Grafik 5.2

Karakteristik Pola Perjalanan Penduduk Pusat Kota (Kecamatan Lubuk Baja)

(Ditinjau dari maksud perjalanan, Moda yang digunakan, Jarak dan lama waktu perjalanan, dan Biaya transportasi)



5.6. Analisa Transportasi Untuk



Pola Perjalanan Penduduk mengetahui pola

perjalanan transportasi penduduk yang berada di daerah *hinterland*/pinggiran (Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan, Sei Beduk) Kota Batam maupun di pusat Kota Batam (Lubuk Baja) dilakukan dengan analisa klasifikasi silang terhadap variabel yang mempunyai pengaruh terhadap pola perjalanan transportasi. variabel – variabel tersebut yaitu sebaran perjalanan, jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan, moda yang di gunakan, jarak perjalanan, waktu tempuh dan biaya transportasi .

Berdasarkan hasil sebaran perjalanan penduduk di masing-masing-wilayah studi didapatkan hasil sebagai berikut :

Sebaran perjalanan penduduk di daerah pinggiran (Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk). Sebagian besar sebaran perjalanan penduduk di Kecamatan Nongsa atau sebanyak 23 % melakukan perjalanan menuju ke industri Kabil, hal ini karena tempat tujuan aktifitas sehari-hari di daerah tersebut dan perjalanan yang menuju ke pusat kota (Batam Centre) sebesar 12 % dan lainnya menyebar ke berbagai wilayah. Sedangkan Penduduk Sekupang, sebanyak 29 % pergerakannya disekitar wilayah sekupang, dan sebesar 19 % menuju ke daerah industri Tanjung Uncang.dan lainnya menyebar ke berbagai wilayah di P. Batam. Untuk penduduk di Kecamatan Sei Beduk sebesar 29 % pergerakan penduduknya menuju ke daerah industri Muka Kuning dan yang menuju ke pusat kota Batam Centre sebesar 14 %.Untuk penduduk yang berada di pusat kota (Lubuk Baja), sebaran perjalanan penduduknya sebagian besar menuju pusat kegiatan perkotaan (CBD) Nagoya sebesar 32 %. dan menuju ke industri Muka Kuning sebesar 17,0 % selebihnya menyebar keberbagai wilayah yang ada di P. Batam.

Di wilayah Nongsa maupun di Sekupang tingginya prosentase (Perbedaan besarnya prosentase tidak terlalu besar) jarak perjalanan antara 1 – 5 km hingga 5 – 10 km ini di latar belakang oleh status pekerjaan responden dimana lokasi pekerjaan relatif dekat dengan tempat tinggal yang akhirnya memperpendek jarak perjalanan

yang harus di tempuh untuk mencapai tempat aktivitas. Hal ini berbeda yang terjadi di wilayah Sei Beduk dimana jarak yang di tempuh kurang dari 1 km hingga 5 km (45 %) cukup mencolok dibanding jarak tempuh perjalanan yang lain, tingginya prosentase jarak perjalanan kurang dari 1 km hingga 1- 5 km juga di pengaruhi oleh keinginan responden sendiri memilih tempat tinggal yang dekat dengan pekerjaan baik itu dilakukan dengan cara membeli rumah maupun kredit atau sewa/kontrak rumah.

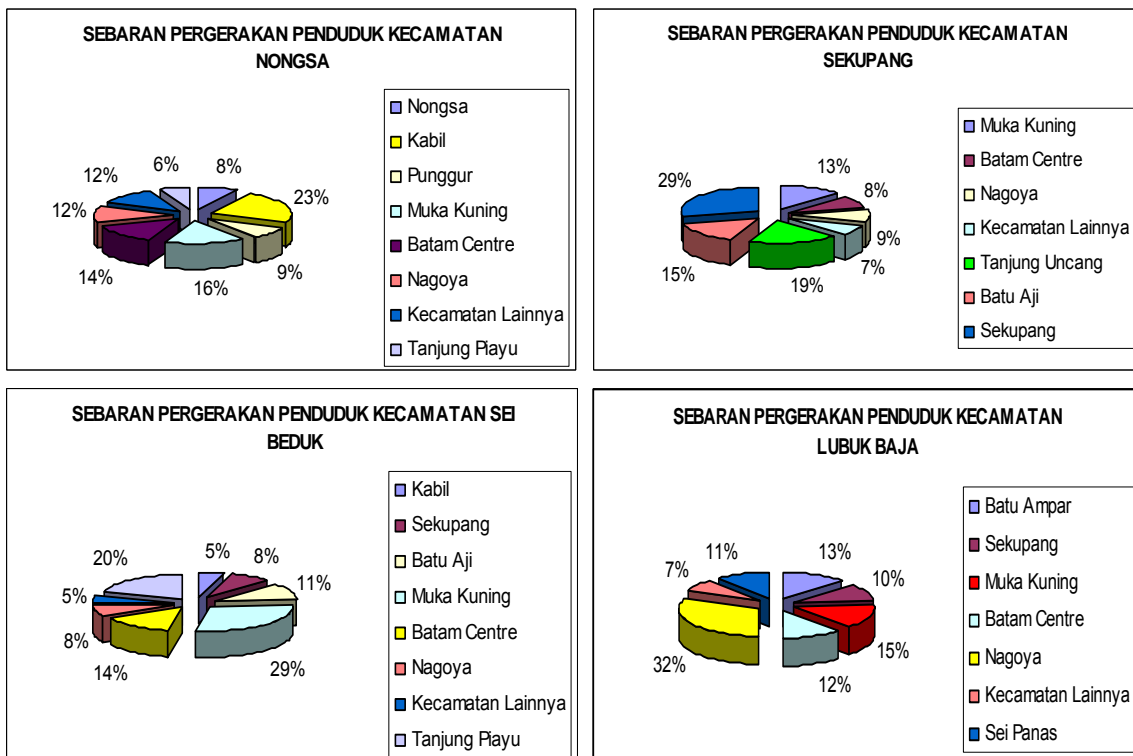
Dalam melakukan perjalanan pengaruh sensitif terhadap waktu, sehingga mereka lebih memilih kendaraan pribadi, dengan variasi jarak tempuh, ada sebagian yang menggunakan mobil dan sebagian yang lain menggunakan motor

Dari jarak perjalanan yang di tempuh maka akan menentukan jenis moda yang dipilih dalam mencapai tempat aktivitas.

Pemilihan penggunaan kendaraan oleh penduduk di daerah pinggiran hal ini lebih disebabkan pada status sosial ekonomi dan pengaruh perkembangan teknologi di samping itu didukung oleh tersediannya infrastruktur jalan dalam kondisi yang baik.

Grafik 5.3

Sebaran Pergerakan Penduduk masing-masing wilayah studi



Sumber :Analisa Data 2007

Peta 1

Peta 2

Peta 3

Peta 4

5.6.1. Hubungan Jumlah pendapatan, kepemilikan Kendaraan di masing-masing wilayah studi.

Untuk mengetahui, jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan baik penduduk pinggiran/*hinterland* (Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk) maupun penduduk di pusat kota, (Kecamatan Lubuk Baja), di masing-masing wilayah studi, maka dilakukan klasifikasi silang antara jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan, hasilnya sebagai berikut :

Tabel 5.14
Jumlah Pendapatan , Kepemilikan Kendaraan Motor Penduduk Kecamatan Nongsa

		Kepemilikan Roda 2				Total
		Tidak punya	1	2	3	
Jumlah Pendapatan	500.000 - 999.000	4 4.0%				4 4.0%
	1.000.000 - 1.499.000	25 25.0%	24 24.0%	3 3.0%		52 52.0%
	1.500.000 - 1.999.000		16 16.0%	1 1.0%		17 17.0%
	2.000.000 - 2.999.000		18 18.0%	2 2.0%	1 1.0%	21 21.0%
	>= 3.000.000		4 4.0%	2 2.0%		6 6.0%
	Total	29 29.0%	62 62.0%	8 8.0%	1 1.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.15
Jumlah Pendapatan , Kepemilikan Kendaraan Motor Penduduk Kecamatan Sekupang

		Kepemilikan Roda 2			Total
		Tidak punya	1	2	
Jumlah Pendapatan	500.000 - 999.000	6 6.0%			6 6.0%
	1.000.000 - 1.499.000	22 22.0%	17 17.0%		39 39.0%
	1.500.000 - 1.999.000	1 1.0%	17 17.0%	2 2.0%	20 20.0%
	2.000.000 - 2.999.000		26 26.0%	3 3.0%	29 29.0%
	>= 3.000.000		3 3.0%	3 3.0%	6 6.0%
Total		29 29.0%	63 63.0%	8 8.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.16
Jumlah Pendapatan , Kepemilikan Kendaraan Motor Penduduk Kecamatan Sei Beduk

		Kepemilikan Roda 2				Total
		Tidak punya	1	2	3	
Jumlah Pendapatan	< 500.000	1 1.0%				1 1.0%
	500.000 - 999.000	4 4.0%				4 4.0%
	1.000.000 - 1.499.000	24 24.0%	15 15.0%	3 3.0%		42 42.0%
	1.500.000 - 1.999.000	1 1.0%	18 18.0%	3 3.0%		22 22.0%
	2.000.000 - 2.999.000	1 1.0%	21 21.0%	3 3.0%		25 25.0%
	>= 3.000.000		5 5.0%		1 1.0%	6 6.0%
	Total	31 31.0%	59 59.0%	9 9.0%	1 1.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.17
Jumlah Pendapatan , Kepemilikan Kendaraan Motor Penduduk Kecamatan Lubuk Baja

		Kepemilikan Roda 2				Total
		Tidak punya	1	2	3	
Jumlah Pendapatan	500.000 - 999.000	2 2.0%	4 4.0%			6 6.0%
	1.000.000 - 1.499.000	24 24.0%	9 9.0%	3 3.0%		36 36.0%
	1.500.000 - 1.999.000		19 19.0%	3 3.0%	1 1.0%	23 23.0%
	2.000.000 - 2.999.000		27 27.0%	2 2.0%		29 29.0%
	>= 3.000.000		5 5.0%	1 1.0%		6 6.0%
Total		26 26.0%	64 64.0%	9 9.0%	1 1.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007
Sumber :Analisa Data 2007

Berdasarkan analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah *Hinterland* yaitu penduduk di Kecamatan Nongsa terdapat sebanyak 25,0 % penduduk dengan pendapatan antara Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000, tidak memiliki kendaraan bermotor dan dengan pendapatan yang sama besar memiliki sebuah motor sebanyak 24 %, hubungan variabel antara jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan hubungannya cukup kuat dengan nilai korelasi $r = 0,523$ dan nilai chi square hitung $44,954 > 21,026$, $df = 12$.

Bagi penduduk Sekupang terdapat sebanyak 22 % penduduk dengan pendapatan antara Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000, tidak memiliki kendaraan bermotor, dengan jumlah pendapatan yang sama besar sebanyak 17 % memiliki sepeda motor. hubungan variabel antara jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan hubungannya cukup kuat dengan nilai korelasi $r = 0.668$. dan nilai chi square hitung $62,866 > 15,507$, $df = 8$.

Untuk penduduk di Sei Beduk sebanyak 24,0 % penduduk dengan pendapatan antara Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000, tidak memiliki kendaraan bermotor, dan dengan pendapatan yang sama besar sebanyak 15 % memiliki sebuah sepeda motor. hubungan variabel antara jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan hubungannya cukup kuat dengan nilai korelasi $r = 0.517$. dan nilai chi square hitung $59,239 > 24,996$ $df = 15$.

Sedangkan bagi penduduk di pusat kota (Lubuk Baja) , terdapat sebanyak 19 % penduduk dengan pendapatan antara Rp.1.500.000 – Rp.1.999.000, memiliki kendaraan bermotor, hubungan variabel antara jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan serta moda yang digunakan hubungannya cukup kuat dengan nilai korelasi $r = 0.435$. dan nilai chi square hitung $56,956 > 21,026$, $df = 12$.

Dapat di ambil suatu kesimpulan bahwa penduduk dengan tingkat pendapatan yang lebih kecil (Rp. 500.000 – 1.000.000) di masing-masing daerah *hinterland* tidak semua penduduk dapat memiliki kendaraan pribadi/ motor, dan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi dari berbagai tingkat pendapatan cukup besar. Demikian juga dengan daerah di pusat kota Lubuk Baja tingkat kepemilikan

kendaraan pribadi (sepeda motor) dari berbagai tingkat pendapatan cukup besar (64 %). Dengan besarnya tingkat pendapatan dari berbagai golongan ekonomi di wilayah pinggiran tersebut akan mempengaruhi perilaku dalam melakukan perjalanan yaitu moda yang digunakan

5.6.2. Jumlah pendapatan, kepemilikan Kendaraan Mobil

Berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan mobil bagi penduduk pinggiran maupun di pusat kota, maka dilakukan klasifikasi silang antara jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan mobil sebagai berikut :

Tabel 5.18
Jumlah Pendapatan , Kepemilikan Kendaraan Mobil Penduduk Kecamatan Nongsa

		Kepemilikan Roda 4				Total
		Tidak punya	1	2	3	
Jumlah Pendapatan	500.000 - 999.000	4 4.0%				4 4.0%
	1.000.000 - 1.499.000	42 42.0%	10 10.0%			52 52.0%
	1.500.000 - 1.999.000	1 1.0%	16 16.0%			17 17.0%
	2.000.000 - 2.999.000		21 21.0%			21 21.0%
	>= 3.000.000		1 1.0%	3 3.0%	2 2.0%	6 6.0%
	Total	47 47.0%	48 48.0%	3 3.0%	2 2.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.19
Jumlah Pendapatan , Kepemilikan Kendaraan Mobil Penduduk Kecamatan Sekupang

		Kepemilikan Roda 4				Total
		Tidak punya	1	2	3	
Jumlah Pendapatan	500.000 - 999.000	6 6.0%				6 6.0%
	1.000.000 - 1.499.000	37 37.0%	2 2.0%			39 39.0%
	1.500.000 - 1.999.000	1 1.0%	19 19.0%			20 20.0%
	2.000.000 - 2.999.000	1 1.0%	27 27.0%	1 1.0%		29 29.0%
	>= 3.000.000			4 4.0%	2 2.0%	6 6.0%
	Total	45 45.0%	48 48.0%	5 5.0%	2 2.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.20
Jumlah Pendapatan , Kepemilikan Kendaraan Mobil Penduduk Kecamatan Sei Beduk

		Kepemilikan Roda 4				Total
		Tidak punya	1	2	3	
Jumlah Pendapatan	< 500.000	1 1.0%				1 1.0%
	500.000 - 999.000	4 4.0%				4 4.0%
	1.000.000 - 1.499.000	37 37.0%	5 5.0%			42 42.0%
	1.500.000 - 1.999.000	9 9.0%	13 13.0%			22 22.0%
	2.000.000 - 2.999.000		22	3		25
	Total					

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.21
Jumlah Pendapatan , Kepemilikan Kendaraan Mobil Penduduk Kecamatan Lubuk Baja

		Kepemilikan Roda 4				Total
		Tidak punya	1	2	3	
Jumlah Pendapatan	500.000 - 999.000	6 6.0%				6 6.0%
	1.000.000 - 1.499.000	28 28.0%	8 8.0%			36 36.0%
	1.500.000 - 1.999.000	2 2.0%	21 21.0%			23 23.0%
	2.000.000 - 2.999.000		28 28.0%	1 1.0%		29 29.0%
	>= 3.000.000			3 3.0%	3 3.0%	6 6.0%
Total		36 36.0%	57 57.0%	4 4.0%	3 3.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Berdasarkan analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah *Hinterland* yaitu penduduk di Kecamatan Nongsa terdapat sebanyak 42 % penduduk dengan pendapatan antara Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000, tidak memiliki kendaraan mobil,dengan jumlah pendapatan yang sama sebanyak 10,0 % memiliki kendaraan mobil. hubungan antara jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan hubungannya cukup kuat dengan nilai korelasi $r = 0,798$ dan nilai chi square hitung $143,622 > 21,026$ $df = 12$.

Bagi penduduk Sekupang terdapat sebanyak 37 % penduduk dengan pendapatan antara Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000, tidak memiliki kendaraan mobil hubungan variabel antara jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan hubungannya cukup kuat dengan nilai korelasi $r = 0.853$. dan nilai chi square hitung $169,072 > 21,026$ $df = 12$.

Untuk penduduk di Sei Beduk sebanyak 37 % dengan pendapatan antara Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000, tidak memiliki kendaraan mobil dan sebanyak 5,0 %

memiliki kendaraan mobil . hubungan variabel antara jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan hubungannya cukup kuat dengan nilai korelasi $r = 0.715$. dan nilai chi square hitung $92,793 > 24,996$ $df = 15$

Sedangkan bagi penduduk di pusat kota (Lubuk Baja) sebanyak 28 % penduduk dengan pendapatan antara Rp.1.000.000 – Rp.1.499.000, tidak memiliki kendaraan mobil, dengan jumlah pendapatan yang sama sebanyak 8,0 % memiliki kendaraan mobil. hubungan variabel antara jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan hubungannya cukup kuat dengan nilai korelasi $r = 0.801$. dan nilai chi square hitung $150,192 > 21,026$ $df = 12$.

5.6.3. Alasan Pemilihan Hunian, Jarak ke Tempat Kerja dan Lama Waktu Perjalanan bagi Penduduk di tiap-tiap Wilayah Studi.

Berdasarkan jarak dan lama waktu perjalanan ke tempat aktifitas sehari-hari, baik penduduk pinggiran/ *Hinterland* (Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk) maupun penduduk di pusat kota, (Kecamatan Lubuk Baja), maka dilakukan klasifikasi silang hubungan jarak ke tempat kerja/sekolah dan lama waktu perjalanan. hasilnya sebagai berikut

Tabel 5.22

Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan lama waktu Perjalanan Penduduk Kecamatan Nongsa

Pemilihan Hunian			Jarak Ketempat Kerja				Total
			500-1 Km	1-5 Km	5-10 Km	> 10 Km	
Lokasi dekat dengan jalan raya	Lama Waktu Perjalanan	< 10 menit		6 30.0%			6 30.0%
		20-30 menit		2 10.0%			2 10.0%
		30-40 menit		2 10.0%	7 35.0%	1 5.0%	10 50.0%
		40-60 menit				2 10.0%	2 10.0%
		Total		10 50.0%	7 35.0%	3 15.0%	20 100.0%
	Lama Waktu Perjalanan	< 10 menit	1 5.9%	4 23.5%			5 29.4%
		20-30 menit		2 11.8%	3 17.6%		5 29.4%
		30-40 menit		1 5.9%			1 5.9%
		40-60 menit			3 17.6%		3 17.6%
		Lainnya				3 17.6%	3 17.6%
		Total	1 5.9%	7 41.2%	6 35.3%	3 17.6%	17 100.0%
Dilewati rute angkutan umum	Lama Waktu Perjalanan	< 10 menit	1 2.2%	7 15.2%			8 17.4%
		20-30 menit		7 15.2%	9 19.6%		16 34.8%
		30-40 menit		3 6.5%	7 15.2%		10 21.7%
		40-60 menit			4 8.7%	5 10.9%	9 19.6%
		Lainnya				3 6.5%	3 6.5%
		Total	1 2.2%	17 37.0%	20 43.5%	8 17.4%	46 100.0%
	Lama Waktu Perjalanan	< 10 menit	1 5.9%	2 11.8%			3 17.6%
		20-30 menit	1 5.9%	3 17.6%	5 29.4%		9 52.9%
		30-40 menit			2 11.8%		2 11.8%
		40-60 menit			2 11.8%		2 11.8%
		Lainnya				1 5.9%	1 5.9%
		Total	2 11.8%	5 29.4%	9 52.9%	1 5.9%	17 100.0%
Harga rumah/tanah/sewa relative murah	Lama Waktu Perjalanan	< 10 menit	1 2.2%	7 15.2%			8 17.4%
		20-30 menit		7 15.2%	9 19.6%		16 34.8%
		30-40 menit		3 6.5%	7 15.2%		10 21.7%
		40-60 menit			4 8.7%	5 10.9%	9 19.6%
		Lainnya				3 6.5%	3 6.5%
		Total	1 2.2%	17 37.0%	20 43.5%	8 17.4%	46 100.0%
	Lama Waktu Perjalanan	< 10 menit	1 5.9%	2 11.8%			3 17.6%
		20-30 menit	1 5.9%	3 17.6%	5 29.4%		9 52.9%
		30-40 menit			2 11.8%		2 11.8%
		40-60 menit			2 11.8%		2 11.8%
		Lainnya				1 5.9%	1 5.9%
		Total	2 11.8%	5 29.4%	9 52.9%	1 5.9%	17 100.0%
Strategis untuk membuka usaha	Lama Waktu Perjalanan	< 10 menit	1 5.9%	2 11.8%			3 17.6%
		20-30 menit	1 5.9%	3 17.6%	5 29.4%		9 52.9%
		30-40 menit			2 11.8%		2 11.8%
		40-60 menit			2 11.8%		2 11.8%
		Lainnya				1 5.9%	1 5.9%
		Total	2 11.8%	5 29.4%	9 52.9%	1 5.9%	17 100.0%
	Lama Waktu Perjalanan	< 10 menit	1 5.9%	2 11.8%			3 17.6%
		20-30 menit	1 5.9%	3 17.6%	5 29.4%		9 52.9%
		30-40 menit			2 11.8%		2 11.8%
		40-60 menit			2 11.8%		2 11.8%
		Lainnya				1 5.9%	1 5.9%
		Total	2 11.8%	5 29.4%	9 52.9%	1 5.9%	17 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.23

Alasan Pemilihan Hunian ,Jarak dan lama waktu Perjalanan Penduduk Kecamatan Sekupang

Pemilihan Hunian			Lama Waktu Perjalanan					Total
			< 10 menit	20-30 menit	30-40 menit	40-60 menit	Lainnya	
Lokasi dekat dengan jalan raya	Jarak Ketempat Kerja	1-5 Km	4 20.0%	1 5.0%	2 10.0%			7 35.0%
		5-10 Km		4 20.0%	5 25.0%	2 10.0%		11 55.0%
		> 10 Km			1 5.0%	1 5.0%		2 10.0%
		Total	4 20.0%	5 25.0%	8 40.0%	3 15.0%		20 100.0%
Dilewati rute angkutan umum	Jarak Ketempat Kerja	100-500 m	1 4.3%					1 4.3%
		1-5 Km	6 26.1%	4 17.4%				10 43.5%
		5-10 Km		4 17.4%		1 4.3%		5 21.7%
		> 10 Km				2 8.7%	5 21.7%	7 30.4%
		Total	7 30.4%	8 34.8%		3 13.0%	5 21.7%	23 100.0%
Harga rumah/tanah/sewa relative murah	Jarak Ketempat Kerja	1-5 Km	6 19.4%	5 16.1%	1 3.2%			12 38.7%
		5-10 Km		4 12.9%	7 22.6%	3 9.7%		14 45.2%
		> 10 Km				4 12.9%	1 3.2%	5 16.1%
		Total	6 19.4%	9 29.0%	8 25.8%	7 22.6%	1 3.2%	31 100.0%
Strategis untuk membuka usaha	Jarak Ketempat Kerja	100-500 m	1 3.8%					1 3.8%
		500-1 Km		1 3.8%				1 3.8%
		1-5 Km	6 23.1%	4 15.4%	1 3.8%			11 42.3%
		5-10 Km		5 19.2%	4 15.4%	3 11.5%		12 46.2%
		> 10 Km					1 3.8%	1 3.8%
		Total	7 26.9%	10 38.5%	5 19.2%	3 11.5%	1 3.8%	26 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.24
Alasan Pemilihan Hunian ,Jarak dan lama waktu Perjalanan Penduduk Kecamatan Sei Beduk

Pemilihan Hunian			Lama Waktu Perjalanan					Total
			< 10 menit	20-30 menit	30-40 menit	40-60 menit	Lainnya	
Lokasi dekat dengan jalan raya	Jarak Ketempat Kerja	100-500 m	1 4.0%					1 4.0%
		500-1 Km		3 12.0%				3 12.0%
		1-5 Km	5 20.0%		6 24.0%	1 4.0%		12 48.0%
		5-10 Km			2 8.0%	4 16.0%		6 24.0%
		> 10 Km				3 12.0%		3 12.0%
		Total	6 24.0%	3 12.0%	8 32.0%	8 32.0%		25 100.0%
Dilewati rute angkutan umum	Jarak Ketempat Kerja	100-500 m	1 5.0%					1 5.0%
		1-5 Km	2 10.0%	1 5.0%	5 25.0%			8 40.0%
		5-10 Km			2 10.0%	4 20.0%		6 30.0%
		> 10 Km				1 5.0%	4 20.0%	5 25.0%
	Total		3 15.0%	1 5.0%	7 35.0%	5 25.0%	4 20.0%	20 100.0%
Harga rumah/tanah/sewa relative murah	Jarak Ketempat Kerja	100-500 m	1 3.1%					1 3.1%
		500-1 Km		3 9.4%				3 9.4%
		1-5 Km	9 28.1%		6 18.8%			15 46.9%
		5-10 Km			3 9.4%	5 15.6%		8 25.0%
		> 10 Km				4 12.5%	1 3.1%	5 15.6%
	Total		10 31.3%	3 9.4%	9 28.1%	9 28.1%	1 3.1%	32 100.0%
Strategis untuk membuka usaha	Jarak Ketempat Kerja	500-1 Km	1 4.8%	1 4.8%				2 9.5%
		1-5 Km	5 23.8%		4 19.0%	1 4.8%		10 47.6%
		5-10 Km			1 4.8%	6 28.6%		7 33.3%
		> 10 Km					2 9.5%	2 9.5%
	Total		6 28.6%	1 4.8%	5 23.8%	7 33.3%	2 9.5%	21 100.0%
Warisan/peninggalan orang tua	Jarak Ketempat Kerja	100-500 m	1 50.0%					1 50.0%
		5-10 Km				1 50.0%		1 50.0%
	Total		1 50.0%			1 50.0%		2 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.25
Alasan Pemilihan Hunian ,Jarak dan lama waktu Perjalanan Penduduk Kecamatan Lubuk Baja

Sumber :Analisa Data 2007

Pemilihan Hunian			Lama Waktu Perjalanan					Total
			< 10 menit	20-30 menit	30-40 menit	40-60 menit	Lainnya	
Lokasi dekat dengan jalan raya	Jarak Ketempat Kerja	500-1 Km	1 8.3%					1 8.3%
		1-5 Km	1 8.3%	4 33.3%				5 41.7%
		5-10 Km			2 16.7%	1 8.3%		3 25.0%
		> 10 Km				3 25.0%		3 25.0%
		Total	2 16.7%	4 33.3%	2 16.7%	4 33.3%		12 100.0%
Dilewati rute angkutan umum	Jarak Ketempat Kerja	500-1 Km	1 2.8%	1 2.8%				2 5.6%
		1-5 Km	11 30.6%	8 22.2%	2 5.6%			21 58.3%
		5-10 Km			1 2.8%	6 16.7%		7 19.4%
		> 10 Km				3 8.3%	3 8.3%	6 16.7%
		Total	12 33.3%	9 25.0%	3 8.3%	9 25.0%	3 8.3%	36 100.0%
Harga rumah/tanah/sewa relative murah	Jarak Ketempat Kerja	1-5 Km	1 16.7%	1 16.7%				2 33.3%
		5-10 Km		2 33.3%		1 16.7%		3 50.0%
		> 10 Km					1 16.7%	1 16.7%
		Total	1 16.7%	3 50.0%		1 16.7%	1 16.7%	6 100.0%
Strategis untuk membuka usaha	Jarak Ketempat Kerja	500-1 Km	1 2.3%	1 2.3%				2 4.5%
		1-5 Km	19 43.2%	3 6.8%	2 4.5%			24 54.5%
		5-10 Km		3 6.8%	4 9.1%	6 13.6%		13 29.5%
		> 10 Km				3 6.8%	2 4.5%	5 11.4%
		Total	20 45.5%	7 15.9%	6 13.6%	9 20.5%	2 4.5%	44 100.0%
Warisan/peninggalan orang tua	Jarak Ketempat Kerja	500-1 Km	1 50.0%					1 50.0%
		5-10 Km				1 50.0%		1 50.0%
	Total		1 50.0%			1 50.0%		2 100.0%

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah Kecamatan Nongsa, terdapat sebanyak 19,6 % penduduk memilih hunian karena harga tanah/rumah relatif lebih murah dengan jarak perjalanan dan waktu tempuh sehari-hari untuk melakukan perjalanan sebagian besar menempuh jarak antara 5 -10 km dengan waktu tempuh 20-30 menit. untuk sampai di tempat tujuan.hubungan antara variabel cukup kuat dengan nilai korelasi 0,785. dan nilai chi square hitung $47,270 > 21,026$ df = 12.

Di Kecamatan Sekupang, sebanyak 23,1 % penduduk memilih hunian karena strategis untuk usaha, menempuh perjalanan menuju ke tempat aktifitas sehari-hari dengan jarak tempuh 1-5 km dengan waktu ≤ 10 menit untuk sampai di tempat tujuan. hubungan antara variabel cukup kuat dengan nilai korelasi 0,667 dan nilai chi square hitung $41,575 > 26,296$ $df = 16$.

Untuk di Kecamatan Sei Beduk, sebanyak 18,8 % penduduk memilih hunian karena harga tanah/sewa rumah relatif lebih murah , jarak perjalanan ke tempat aktifitas sehari-hari sebagian besar 1-5 km memerlukan waktu ≤ 10 menit untuk sampai di tempat tujuan. Hubungan antara variabel cukup kuat dengan nilai korelasi 0,738. dan nilai chi square hitung $61,902 > 26,296$ $df = 16$.

Sedangkan di Kecamatan Lubuk Baja, sebanyak 43,2 % penduduk memilih hunian karena strategis untuk membuka usaha, jarak perjalanan yang di tempuh sehari-hari antara 1-5 km memerlukan waktu ≤ 10 menit untuk sampai di tempat tujuan. hubungan antara variabel cukup kuat dengan nilai korelasi 0,822. dan nilai chi square hitung $50,230 > 21,026$ $df = 12$.

Dapat diambil suatu kesimpulan bahwa jarak perjalanan sebagian besar penduduk di daerah pinggiran rata-rata menempuh perjalanan antara 1- 5 km hingga 10 km menuju ke tempat aktifitas sehari-hari. hal ini dikarenakan lokasi tempat mereka bekerja tidak jauh dari tempat tinggal mereka, disamping itu di setiap wilayah pengembangan Kota Batam/Pulau Batam menyebar area industri dan pembukaan daerah pemukiman penduduk.

5.6.4. Hubungan Moda yang digunakan dan Biaya Transportasi Bagi Penduduk di Masing- Masing Wilayah Studi

Berdasarkan moda yang digunakan dan biaya transportasi untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitas sehari-hari, baik penduduk di Pinggiran/ *Hinterland* maupun yang ada di pusat kota, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara moda yang digunakan dan biaya transportasi, hasilnya sebagai berikut:

Tabel 5.26
Hubungan Moda dan Biaya Transportasi Penduduk Kecamatan Nongsa

		Biaya Transport				Total
		< Rp 200 ribu	Rp 200 ribu - 500 ribu	Rp 550 ribu - 750 ribu	Rp 800 ribu - Rp 1 juta	
Moda Yang Digunakan	KEndaraan Roda 4		23 23.0%	6 6.0%	1 1.0%	30 30.0%
	Angkutan umum	23 23.0%	9 9.0%			32 32.0%
	Kendaraan Roda 2	26 26.0%	10 10.0%			36 36.0%
	Lainnya		2 2.0%			2 2.0%
	Total	49 49.0%	44 44.0%	6 6.0%	1 1.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.27
Hubungan Moda dan Biaya Transportasi Penduduk Kecamatan Sekupang

		Biaya Transport				Total
		< Rp 200 ribu	Rp 200 ribu - 500 ribu	Rp 550 ribu - 750 ribu	Rp 800 ribu - Rp 1 juta	
Moda Yang Digunakan	KEndaraan Roda 4	2 2.0%	27 27.0%	5 5.0%	1 1.0%	35 35.0%
	Angkutan umum	24 24.0%	7 7.0%			31 31.0%
	Kendaraan Roda 2	25 25.0%	8 8.0%			33 33.0%
	Lainnya	1 1.0%				1 1.0%
	Total	52 52.0%	42 42.0%	5 5.0%	1 1.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.28
Hubungan Moda dan Biaya Transportasi Penduduk Kecamatan Sei Beduk

		Biaya Transport				Total
		< Rp 200 ribu	Rp 200 ribu - 500 ribu	Rp 550 ribu - 750 ribu	Rp 800 ribu - Rp 1 juta	
Moda Yang Digunakan	KEndaraan Roda 4	18 18.0%	19 19.0%	3 3.0%	2 2.0%	42 42.0%
	Angkutan umum	26 26.0%	6 6.0%	2 2.0%		34 34.0%
	Kendaraan Roda 2	18 18.0%	6 6.0%			24 24.0%
Total		62 62.0%	31 31.0%	5 5.0%	2 2.0%	100 100.0%

Sumber :Analisa Data 2007

Tabel 5.29
Hubungan Moda dan Biaya Transportasi Penduduk Kecamatan Lubuk Baja

		Biaya Transport				Total
		< Rp 200 ribu	Rp 200 ribu - 500 ribu	Rp 550 ribu - 750 ribu	Rp 800 ribu - Rp 1 juta	
Moda Yang Digunakan	KEndaraan Roda 4	6 6.0%	33 33.0%	2 2.0%	2 2.0%	43 43.0%
	Angkutan umum	28 28.0%	3 3.0%			31 31.0%
	Kendaraan Roda 2	16 16.0%	9 9.0%			25 25.0%
	Lainnya	1 1.0%				1 1.0%
	Total	51 51.0%	45 45.0%	2 2.0%	2 2.0%	100 100.0%

Berdasarkan hasil klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk di Kecamatan Nongsa sebanyak 23,0 % dalam melakukan perjalanan sehari- hari menggunakan angkutan umum, dan biaya yang dikeluarkan untuk transportasi kurang dari Rp.200.000 setiap bulan.dan yang menggunakan kendaraan pribadi (mobil) sebanyak 23,0 % dan biaya yang dikeluarkan untuk transportasi sebesar Rp. 200.000 – Rp.500.000.Hubungan variabel moda yang digunakan dengan biaya transportasi, mempunyai hubungan cukup kuat dengan nilai korelasi 0,611. dan nilai chi square hitung $52,080 > 16,919$ $df = 9$.

Di wilayah Sekupang terdapat sebanyak 27 % penduduk dalam melakukan perjalanan sehari - hari menggunakan kendaraan mobil, dan biaya yang dikeluarkan untuk transportasi sebesar Rp. 200.000 – Rp.500.000 setiap bulan. Hubungan kedua variabel antara moda yang digunakan dengan biaya transportasi, mempunyai hubungan cukup kuat dengan nilai korelasi 0,644. dan nilai chi square hitung $49,413 > 16,919$ $df = 9$.

Untuk penduduk di Kecamatan Sei Beduk sebanyak 26,0 % penduduk dalam melakukan perjalanan sehari- hari menggunakan angkutan umum, dan biaya yang dikeluarkan untuk transportasi kurang dari Rp.200.000 setiap bulan. dan yang menggunakan kendaraan pribadi (mobil) sebanyak 19,0 %. dan biaya yang dikeluarkan untuk transportasi sebesar Rp. 200.000 – Rp.500.000.

Sedangkan penduduk di Kecamatan Lubuk Baja sebanyak 33,0 % penduduk dalam melakukan perjalanan sehari- hari menggunakan kendaraan pribadi (mobil), dan biaya yang dikeluarkan untuk transportasi sebesar Rp. 200.000 – Rp.500.000 setiap bulan. Hubungan kedua variabel antara moda yang digunakan dengan biaya transportasi, mempunyai hubungan cukup kuat dengan nilai korelasi 0,541. dan nilai chi square hitung $46,696 > 16,919$ $df = 9$.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.2. Kesimpulan

Berdasarkan hasil tanggapan responden dan analisis data dari penduduk yang tinggal di daerah *Hinterland*/Pinggiran Kota Batam yaitu penduduk Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sekupang, Kecamatan Sei Beduk dan penduduk yang tinggal di pusat kota yaitu penduduk Kecamatan Lubuk Baja maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Dari masing-masing wilayah studi dapat diambil suatu kesimpulan bahwa orang memilih tempat tinggal di daerah pinggiran disebabkan berbagai alasan sebagai berikut, Untuk penduduk di Kecamatan Nongsa mereka memilih tempat tinggal di daerah ini dengan alasan karena ingin mendekatkan dengan tempat kerja selain itu faktor harga rumah atau sewa relatif murah. Sedangkan bagi penduduk di Kecamatan Sekupang mereka beralasan bahwa karena ingin meningkatkan taraf hidup dengan membuka usaha atau strategis untuk membuka usaha. Dan bagi penduduk Sei Beduk memilih hunian di wilayah ini karena faktor harga rumah atau sewa relatif lebih murah.

Alasan penduduk memilih di daerah pinggiran Kota Batam juga adanya dukungan dari sarana dan prasarana infrastruktur yang memadai serta kedekatan lokasi tempat tinggal tidak terlalu jauh dengan tempat bekerja dan hampir meratanya kegiatan-kegiatan sektor industri di setiap wilayah pengembangan kota Batam. jadi peran investorlah yang juga mempengaruhi perilaku mereka, Selain itu daerah pinggiran letaknya yang strategis terhadap kota Batam yang mempunyai potensi masing-masing yang mendukung perkembangan kota Batam. bisa dikatakan daerah pinggiran yang berada dalam proses transisi berkembang menjadi pusat kegiatan perkotaan. sebagai daerah transisi, daerah ini berada dalam tekanan kegiatan-kegiatan perkotaan.

Sedangkan, penduduk yang memilih tinggal di pusat kota karena ingin meningkatkan taraf hidup dengan membuka usaha/strategis untuk membuka usaha, hal ini karena kedudukan kecamatan Lubuk Baja sangat strategis sebagai pusat pelayanan jasa ,perkantoran dan perdagangan (pusat bisnis /CBD) dan

adanya dukungan industri di daerah sekitarnya. seperti kawasan industri di Batu Ampar, jadi peranan investorlah yang juga sangat mendukung dan lain-lain.

2. Jadi Dari ketiga wilayah Pinggiran tersebut yaitu Kecamatan Nongsa, Kecamatan Sei Beduk dan Kecamatan Sekupang mereka memilih tempat tinggal di wilayah tersebut karena daerah industri, dan di wilayah masing-masing studi jenis pekerjaan swasta mendapat prosentase yang paling besar hal ini dikarenakan sektor pekerjaan swasta di sangat dominan di Pulau Batam, selain itu pekerjaan swasta merupakan pekerjaan yang mengutamakan profesionalitas dan kedisiplinan dalam waktu, maka alasan pemilihan hunian lebih dekat dengan tempat kerja dan harga rumah/sewa merupakan alasan yang cukup besar di daerah pinggiran selain alasan pemilihan hunian yang lain. Sehingga secara otomatis jarak antara tempat tinggal dengan tempat kerja secara tidak langsung akan mempengaruhi waktu tempuh perjalanan dari rumah tempat kerja. Dari ketiga wilayah pinggiran itu yang sangat mencolok adalah di wilayah Sei Beduk dimana jarak perjalanan yang ditempuh untuk mencapai aktifitas sehari-hari antara 1 sampai dengan 5 km cukup besar dibanding jarak tempuh perjalanan yang lain, besarnya prosentase tersebut karena keinginan responden memilih tempat tinggal dekat dengan tempat pekerjaannya. sedangkan untuk wilayah Nongsa dan Sekupang perbedaannya sangat kecil. Faktor waktu tempuh perjalanan dari rumah ke tempat kerja sangat di pengaruhi oleh moda yang akan digunakan untuk menuju lokasi tempat kerja, sehingga penggunaan kendaraan pribadi merupakan salah satu alternatif solusi untuk menghemat waktu tempuh perjalanan, maka alasan inilah yang menyebabkan penggunaan kendaraan pribadi mendapat pilihan /prosentase terbesar di banding menggunakan moda yang lain dari masing-masing wilayah studi Yaitu di Kecamatan Nongsa, Sei Beduk dan Sekupang serta Lubuk Baja.
3. Variasi tingkat sosial menyebabkan perbedaan pola pergerakan di masing-masing Wilayah studi, Di Kecamatan Nongsa dalam melakukan perjalanan sensitif terhadap waktu sehingga mereka lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi (Motor) dan sebagian menggunakan angkutan umum dengan variasi jarak tempuh, membuat penduduk mulai sensitif terhadap biaya transportasi. Penduduk di Kecamatan Sekupang dalam melakukan perjalanan sensitif terhadap waktu sehingga lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi (Mobil) dan sebagian yang lain menggunakan motor dengan variasi jarak tempuh, membuat penduduk

mulai sensitif terhadap biaya transportasi, pengguna kendaraan pribadi didukung oleh tersediannya infrastruktur jalan dalam kondisi baik. Sedangkan penduduk dikecamatan Sei Beduk dalam melakukan perjalanan lebih sensitif terhadap waktu sehingga lebih memilih kendaraan pribadi, banyaknya pengguna kendaraan pribadi mereka sensitif terhadap tingkat kenyamanan selain itu adanya dukungan tersediannya infrastruktur jalan yang baik. Sedangkan penduduk di Lubuk Baja dalam melakukan perjalanan sensitif terhadap waktu dan tingkat kenyamanan sehingga mereka lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi (mobil).

4. Dari hasil sebaran pergerakan penduduk banyak terjadi atau masih di sekitar wilayah masing masing-masing disamping itu ke wilayah lain cukup besar (dalam wilayah P. Batam). Tujuan perjalanan sebagian besar menuju pusat-pusat kegiatan industri, perdagangan, pusat kota dan lain-lain, yang menyebar ke wilayah pengembangan di Kota Batam. (seperti di Nongsa, Sekupang dan Sei Beduk). Sedangkan penduduk yang berada di pusat kota (Kecamatan Lubuk Baja) sebaran pergerakannya cenderung menuju ke pusat perdagangan/perkantoran (Nagoya) disamping itu sebaran pergerakan penduduknya menuju ke wilayah lainnya cukup besar (seperti ke wilayah Muka Kuning, maupun ke Batu Ampar maupun ke Batam Centre). Dengan adanya pergerakan penduduk antar wilayah tersebut akan sangat mendukung dalam perkembangan antar wilayah.

6.3 Saran

Saran atau rekomendasi yang dapat diberikan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penggunaan Moda Pribadi bagi penduduk di wilayah Pingiran maupun di Pusat Kota perlu mendapat perhatian khusus dari pemerintah Kota Batam sedini mungkin untuk perencanaan transportasi dimasa mendatang, Bagi penduduk dapat mempertimbangkan kembali penggunaan kendaraan pribadi dan untuk itu lebih meningkatkan dengan menggunakan angkutan umum. Hal ini menjadikan evaluasi pemerintah kota maupun dinas terkait untuk membuat kebijakan yang berhubungan dengan transportasi, untuk menyediakan angkutan umum yang nyaman, aman dan ketepatan waktu. misalnya dengan *Shuttle Bus* dan transportasi massal yang diharapkan lebih memberikan kemudahan didalam penerapan

konsep-konsep manajemen transportasi di massa mendatang agar bisa menekan penggunaan kendaraan pribadi.

2. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pendukung untuk pengembangan kawasan hunian terutama di daerah pinggiran/*hinterland* kota karena dalam penelitian ini diketahui bahwa terdapat kecenderungan alasan penduduk memilih hunian dipinggiran karena harga rumah/sewa relatif lebih murah. dan karena ingin mendekatkan dengan tempat kerja dengan harapan bisa menghemat pengeluaran tiap bulan. Hal ini tantangan bagi para pengembang perumahan untuk menyediakan perumahan yang murah dan layak huni serta dengan harga yang terjangkau dari berbagai golongan ekonomi masyarakat terutama untuk ekonomi kecil, dan hal ini juga perlu dukungan dari Pemerintah.
3. Hasil penelitian ini juga dapat dijadikan bahan pendukung dalam bidang perencanaan transportasi, yang mana dalam penelitian ini diketahui penduduk cenderung menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan karena mempunyai aksesibilitas yang tinggi serta pergerakan penduduk antar wilayah cukup besar baik yang menuju pusat kota maupun menuju ke pusat-pusat kegiatan industri, perdagangan dan lain- lain yang tersebar di wilayah Kota Batam.

DAFTAR PUSTAKA

- Alvinsyah & Soehodho, S.,1997,*Dasar-Dasar Sistem Transportasi*,Laboratorium Transportasi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Indonesia,Jakarta.
- Brotowidjoyo,M.D.,1991,*Metodologi Penelitian dan Penulisan Karangan Ilmiah*,Penerbit Liberty, Yogyakarta
- Hadi, S., 1995, *Metodologi Research*,Jilid 3 Penerbit Andi Offset. Yogyakarta.
- Kamarwan.S.S., 1997., *Sistem Transportasi*,Penerbit Gunadarma, Jakarta.
- Marzuki,1997, *Metodologi Riset*,Penerbit Fakultas Ekonomi UII, Yogyakarta.
- Morlok,E.K., 1998.*Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*,Penerbit Erlangga Jakarta Pusat.
- Nazir, M., 1983, *Metodologi Penelitian*, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Richardson, A.J., 1982., *Transport Survey Methods*,Departemen of Civil Engineering Monash University
- Republik Indonesia, Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam, *Evaluasi Masterplan Bareleng*. LTFTUI.
- Salter, R.J., 1974, *Higway Traffic Analysis and Design*. The Macmillan Press LTD,London and Basing Stoke.
- Sugiarti, 2001, *Teknik Sampling*, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Sugiyono,2002, *Statistika untuk Penelitian*, Penerbit Cv Alberta, Bandung.
- Tamin, O.Z.,1997, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung.
- Usman, H.& Akbar, R.P.S., 1995, *Pengantar Statistika*, Penerbit PT.Bumi Aksara. Jakarta
- Warpani,S., 1981, *Perencanaan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung.
- Warpani, S., 1988, *Rekayasa Lalu Lintas*, Penerbit Bhratara, Jakarta.

Warpani,S., 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Institut Teknologi Bandung.

Yunus,H.S.,2004., *Struktur Tata Ruang Kota*, Penerbit Pustaka Pelajar Offset,
Yogyakarta

